



**TUDOR  
GRECEANU**

---

# **DRUMUL CELOR PUȚINI**

Amintirile unui pilot  
de vânătoare ieșit din  
încercuirea de la Stalingrad

EDITURA VREMEA



**TUDOR GRECEANU**  
**DRUMUL CELOR PUȚINI**

Coperta de Silvia Colfescu

Monumentul aviatorilor, sculptor Lidia de Kotzebue  
București, Bulevardul Aviatorilor

Foto – Silvia Colfescu

Copyright Martha Greceanu

I.S.B.N. 973 – 645 – 110 – 0

**TUDOR GRECEANU**  
**DRUMUL CELOR PUȚINI**

Amintirile unui pilot de vânătoare ieșit din  
încercuirea de la Stalingrad

Ediție îngrijită de Martha Greceanu

EDITURA VREMEA BUCUREȘTI 2005

*Amintirile comandorului Tudor Greceanu sunt  
documente pentru o istorie care nu s-a scris încă. Cine se  
va grăbi să le transmită posterității?*

Cornel Marandiuc, 1991

*Numai fiindcă au existat ieri un Tudor Greceanu și un  
căpitan Apostolescu și atâția autentici eroi azi uitați, mai  
știi eu, în disperarea momentului actual, că neamul acesta  
al meu nu poate să piară*

Neagu Djuvara, 2000

*Tudor Greceanu se arată, din primele cuvinte, un  
aristocrat al suferinței pentru care, din moment ce a fost  
dat cuvântul de onoare, nu mai există întoarcere înapoi, el*

*trebuie respectat până la capăt.*

Monica Lovinescu, 1995

*Deși scrisă în ultimii ani ai vieții, cartea „Drumul celor puțini”, o culegere de amintiri a comandorului Tudor Greceanu, pilot de vânătoare și as al aviației românești din cel de-al doilea război mondial, păstrează toată prospețimea, entuziasmul și optimismul tinereții, antrenând cititorul în mijlocul evenimentelor dramatice prin care a trecut și dându-i impresia că le trăiește. Cartea este destinată generațiilor de după război și în special celor tineri, care vor găsi în ea pagini vibrante, prezentate fără ariditatea și didacticismul cărților de istorie.*

*Citiți-o!*

Martha Greceanu

*„Never in the world before have so few done so much for so many”*

*(Niciodată mai înainte în lume un număr atât de mic de oameni n-a făcut atât de mult pentru atât de mulți.)*

Sir Winston Churchill

20 august 1940



Locotenent Tudor Greceanu în august 1943  
(când a primit Ordinul Mihai Viteazul clasa a III-a)

## CUPRINS

<a href="#"><u>CUVÂNT ÎNAINTE</u></a>	7
<a href="#"><u>PREFAȚĂ</u></a>	9
<a href="#"><u>DESPRE TUDOR GRECEANU</u></a>	11
<a href="#"><u>Figuri de martiri, de Banu Rădulescu</u></a>	11
<a href="#"><u>Tudor Greceanu, de Vlad Zografi</u></a>	12
<a href="#"><u>Tudor Greceanu, de Monica Lovinescu</u></a>	14
<a href="#"><u>PARTEA I – UN OM NĂSCUT SĂ FIE EROU</u></a>	16
<a href="#"><u>ÎNAINTE DE RĂZBOI</u></a>	16
<a href="#"><u>RĂZBOIUL</u></a>	36
<a href="#"><u>Până la Stalingrad</u></a>	36
<a href="#"><u>Ieșirea din încercuirea de la Stalingrad.</u></a>	39
<a href="#"><u>Grupul 7 Vânătoare în Flotila Udet.</u></a>	45
<a href="#"><u>Luptele contra bombardamentelor americane.</u></a>	51
<a href="#"><u>Frontul de vest</u></a>	53
<a href="#"><u>Primul pilot român pe un avion cu reacție</u></a>	54
<a href="#"><u>PARTEA A II-A – RĂSPLATA</u></a>	70
<a href="#"><u>ARESTAREA</u></a>	70
<a href="#"><u>EVADAREA DE LA AIUD</u></a>	72
<a href="#"><u>DUPĂ ELIBERARE</u></a>	77
<a href="#"><u>Anii petrecuți la Institutul de Arhitectură</u></a>	77
<a href="#"><u>De vorbă cu comandorul Tudor Greceanu</u></a>	78
<a href="#"><u>EVOCĂRI</u></a>	82
<a href="#"><u>INVENȚII ȘI INOVAȚII</u></a>	91

## **CUVÂNT ÎNAINTE**

Când am pornit la întocmirea acestui volum de amintiri ale fratelui meu am avut un dublu obiectiv. Primul de a face cunoscut celor tineri și nu numai, spiritul și felul în care se făcea instruirea și antrenarea tinerilor piloți de vânătoare în anii 1939-1941 și de a prezenta unele episoade din cel de al doilea război mondial așa cum le-a văzut un pilot de vânătoare care a participat la tot dramatismul luptelor aeriene, atât pe frontul de est cât și pe cel din vest, de multe ori într-o covârșitoare inferioritate numerică, iar cel de al doilea obiectiv a fost de a face cunoscut unui public cât mai larg cine a fost Tudor Greceanu, care a fost activitatea lui în cursul războiului, cum a fost răsplătit de țara pentru care a luptat cu atâta abnegație și cum a reușit împreună cu puțini alții să nu abdice și să-și păstreze verticalitatea fără să facă nici un fel de compromisuri atunci când mulți o făceau, chiar dintre cei la care te-ai fi așteptat cel mai puțin.

\* \* \*

Se cuvine acum să dau unele explicații despre modul în care a fost întocmită această carte.

Mai întâi aș dori să menționez că, în intenția de a-și relata amintirile, autorul însuși și-a ales titlul și în parte a aranjat textul pe capitole<sup>1</sup>. Apoi, mai trebuie spus că ultima parte a războiului, cel din vest, și partea a doua a acestui volum, nu au fost proiectate de autor pentru acest volum. Evadarea de la Aiud a fost scrisă pentru a fi eventual cuprinsă într-o altă publicație.

Când în 1964 Gheorghe Gheorghiu-Dej a deschis porțile închisorilor și i-a amnistiat pe toți deținuții politici, a fost eliberat și fratele meu, Tudor Greceanu, după

---

<sup>1</sup> Vezi pagina 19.

aproape 16 ani de detenție la Jilava, la minele de la Căvnic, la Canal, la Aiud, la Gherla ș.a.

El a fost de la început conștient că o relatare a amintirilor sale de război, așa cum l-a trăit el, fără denaturări, ar fi fost imposibilă într-o perioadă în care războiul începea numai după 23 august 1944.

Iată de ce Tudor Greceanu a început consemnarea amintirilor sale abia în 1990, când era deja un om măcinat de boală, trăindu-și ultimii ani de viață și ca atare n-a reușit să scrie decât capitolul „Înainte de război” și două episoade: „Grupul 7 Vânătoare în Flotila Udet” din capitolul *Războiul* și „Evadarea de la Aiud” din capitolul *Răsplata*.

Pentru rest, am adunat toate relatările sale făcute cu ocazia numeroaselor interviuri ce i s-au luat pentru diverse publicații și punându-le cap la cap, în ordine cronologică, am considerat că ar putea constitui un tot unitar, acoperind întreaga perioadă a războiului, la care fratele meu a participat de la prima până la ultima zi.

Pentru el războiul a avut trei etape: partea întâi, în care alături de camarazii săi a pornit cu un entuziasm și un optimism de nedescris pentru recucerirea teritoriilor ce ne fuseseră răpite; partea a doua, după trecerea Nistrului, în care a trebuit să-și reamintească jurămintele depuse față de rege și țară și în care a luptat cu un curaj, o vitejie și o dăruire de sine rar întâlnite și partea a treia... În vest, despre care voi da unele lămuriri la capitolul respectiv.

Întrucât aceste amintiri au fost scrise și povestite între anii 1990 - 1994, la cca. 50 de ani după evenimentele relatate, cer scuze de la bun început cititorilor mai avizați dacă s-au strecurat unele neconcordanțe de date sau de nume proprii sau greșeli în ortografierea unor nume de localități din Ucraina sau Rusia.

În această nouă ediție a amintirilor fratelui meu Tudor Greceanu am corectat unele greșeli care s-au strecurat în prima ediție a cărții, am adăugat câteva note

explicative, am amplasat în mod diferit unele pasagii pentru a înlesni cititorului înțelegerea textului și am adăugat un nou capitol „Evocări” alcătuit din scurte evocări a câtorva camarazi și comandanți căzuți în luptă sau morți înaintea lui. În acest capitol am adăugat și un grupaj de mărturii a câtorva piloți din grupul 7 vânătoare care evocă personalitatea comandorului Alexandru Popișteanu comandantul grupului 7 vânătoare căzut pe front la începutul războiului. De asemenea am adăugat în capitolul *Evadarea de la Aiud* un scurt episod relatat de Sorin Tulea în legătură cu fratele meu în închisoare, care aruncă o mică lumină asupra vieții în închisoarea Aiud unde Sorin Tulea era și el deținut pe atunci.

Acum aș dori să menționez că această nouă ediție nu ar fi putut fi publicată fără ajutorul oferit cu deosebită generozitate de câțiva prieteni din țară și din Franța – preotul Maurice Bos. Țin să le exprim aici toată gratitudinea mea.

De asemenea mulțumesc fratelui meu Radu Greceanu pentru unele sugestii foarte judicioase de care, în parte, am ținut cont, precum și Domnului profesor Neagu Djuvara pentru amabilitatea cu care a acceptat să scrie prefața la acest volum și mai ales pentru sprijinul moral pe care mi l-a dat în strădaniile mele de a scoate la lumină amintirea fratelui meu.

Mulțumiri aduc pe această cale și domnului Șerban Constantinescu, muzeograf la Muzeul Național de Istorie a României pentru amabilitatea cu care mi-a pus la dispoziție unele date despre activitatea fratelui meu în timpul războiului și mi-a facilitat fotografierea unor obiecte care au aparținut fratelui meu și pe care le-am depus la Muzeul Național de Istorie. Călduroase mulțumiri aduc aici și doamnelor Sandra Jitianu, nepoata mea și Teodora Bărbulescu pentru ajutorul dat la pregătirea manuscrisului pentru tipar.

**Martha Greceanu**





## **PREFAȚĂ**

Consider ca o mare cinste invitația ce mi s-a făcut, de a scrie o scurtă introducere la aceste Amintiri ale lui Tudor Greceanu. N-am acceptat decât cu multă sfială. Pentru mine, care am făcut războiul ca infanterist, ca sărman „pifan” a cărui maximă tehnicitate fusese să învețe, culcat la pământ, să ochească cu luneta goniometrică, acei ași ai aviației care zburau la mii de metri altitudine cu viteze amețitoare și doborau pe adversar (sau erau doborâți!) într-o fracțiune de secundă, păreau supraoameni – în tot cazul, oameni de altă speță, din altă lume.

După ce am citit amintirile lui Greceanu, precum și câteva mărturii mai mult decât elogioase, entuziaste, ale unor foști colegi ai lui, am înțeles că mă aflu în prezența uneia din acele ființe care, îmbinând excepționalul talent tehnic (sau, mai bine zis, sportiv!) cu o vitejie de tip medieval, intră din plin în categoria eroilor. Atunci, spun sincer că m-am simțit foarte mărunț, foarte nepotrivit pentru a vorbi despre o asemenea figură. Nu pot decât – fiindcă aparțin aceleiași generații și am trăit aceleași dramatice evenimente – să încerc să schițez aici, pentru tinerele generații, lanțul acelor tragice întâmplări și să evoc, din propriile mele amintiri, câte ceva din zbuciumul sufletesc prin care a trecut generația mea.

Cu toții ne dădusem seama, din momentul când, în septembrie 1939, Hitler dezlanțuise atacul german asupra Poloniei vecine, că riscam și noi să fim târați în război, – cum, cu ce prilej, la ce moment, nimeni nu putea ști. În ciuda vechilor noastre legături cu Franța, cu Marea Britanie, un curent de simpatie pentru Germania se răspândise în cercuri din ce în ce mai largi și nu numai printre simpatizanții Mișcării Legionare și nu pe această cale ar fi putut fi influențat Tudor Greceanu – Germania părăndu-ne a fi singura putere în măsură de a ne feri de bolșevism. Desigur „bomba” Pactului Ribbentrop-Molotov

de la 23 august 1939 ne descumpănise un timp, totuși, gândeam confuz, că fusese un „târg” de moment și că Germania rămânea singura noastră garanție față de Uniunea Sovietică. Bănuiesc că Greceanu și el atunci prin școli militare, trebuie să fi încercat cam aceleași sentimente.

Și a venit apoi, la numai opt zile după surprinzătoarea prăbușire a Franței, ultimatumul sovietic de la 26 iunie 1940 și puțin glorioasa noastră capitulare după ce Hitler refuzase să intervină în vreun fel la Moscova - ceea ce ar fi trebuit să dea de gândit guvernanților noștri, că cedarea Basarabiei făcuse parte din „târgul” Pactului Ribbentrop-Molotov. Retragerea precipitată și groaznic de umilitoare a armatei noastre din Basarabia și Bucovina de nord fără să fi tras un foc de pușcă, ne-a umplut atunci de amărăciune, de umilire și de îngrijorare pentru viitor. Reiese clar acest sentiment și din notele lui Greceanu, care abia terminase stagiul de pilot de vânătoare. Iată deci în ce spirit am plecat noi la război în dimineața lui 22 iunie 1941: dorința de a reîntregi țara și de a șterge rușinea din anul precedent. „Și nu era, zău, nimănui, în piept inima rece”, cum zice poetul. Din acel moment, vrând-nevrând, soarta noastră era legată de succesul armatei germane și se ștersese din minți amintirea nelegiuirilor săvârșite de Hitler în țări prietene sau chiar aliate, ca Cehoslovacia, Polonia, Iugoslavia - fără să mai vorbesc de legitimul nostru resentiment împotriva germanilor față de „Diktat”-ul de la Viena, care ne răpise jumătate din Transilvania. Aaug că, bineînțeles, nimic nu va filtra din atrocitățile comise de armata germană în înaintarea ei în Ucraina și Rusia. Mai grav: nimic nu s-a știut atunci de măsurile neomenesti ordonate de mareșalul Antonescu, de expulzarea în masă în Transnistria a evreilor și ȝiganilor din Basarabia și Bucovina - fapt de o excepțională gravitate care apasă și acum asupra renumelui întregii națiuni - dar mărturisesc pe onoare că,

în armată, nimic nu s-a știut de toate acestea; firește, nu se găsește nicio aluzie în amintirile lui Tudor Greceanu.

În arma aviației, ocaziile de a colabora de aproape cu nemții erau mult mai dese decât în infanterie sau cavalerie. În cazul lui Tudor Greceanu a intervenit chiar un eveniment cu totul excepțional, anume cererea Comandamentului german, impresionat de extraordinara prestație a Grupului 7 Vânătoare la Stalingrad, de a îngloba temporar Grupul 7 Vânătoare în cea mai de frunte unitate germană de vânătoare, Flotila Udet, unde iarăși, Greceanu și tovarășii săi de grup se vor dovedi de cea mai înaltă calitate și ca tehnică și în privința curajului.

Au venit apoi 23 august 1944 și „răsturnarea alianțelor”. Se cunoaște părerea mea bine întemeiată: la acel moment nu se putea altceva – sau dacă continuam războiul alături de germani, pierdeam și speranța că Aliații și sovieticii ne vor restitui Transilvania de nord. Pe plan uman însă, se înțelege ce a trebuit să fie în sufletul acestor luptători care după 23 august s-au găsit de-acum în cerul Europei Centrale având ca adversari pe unii dintre cei alături de care luptaseră luni de-a rândul, zi de zi. Și totuși și-au făcut și acum datoria fără să crâcnească – și Greceanu a mai înscris alte victorii la palmaresul său care face din el al treilea la rând din așii aviației noastre de vânătoare.

Și care a fost răsplata după război? Șaisprezece ani de închisoare și torturi care l-au lăsat invalid pentru restul zilelor și i-au scurtat viața. Și imensa majoritate a românilor nu știe de acestea sau nu mai vrea să știe. Iar dintre torționari, fără îndoială unii se plimbă printre noi țăntoși și nerușinați, ba probabil și cuibăriți prin casele celor pe care i-au schingiuit. Nu știu cum se mai pot spăla, cum se mai pot răscumpăra aceste ticăloșii care spurcă nația întreagă. Sunt sigur însă că sufletul curat a lui Tudor Greceanu, acolo în lumea unde se află, nu cere răzbunare.

## Ar vrea numai să se știe.

Aș mai face o mică remarcă, cunoscând insinuările viclene care circulau sub comuniști, cum că cei „de origine socială nesănătoasă” erau niște profitori și niște „învârtiți”; m-a izbit printre camarazii și comandanții lui, citați de Tudor Greceanu, marele număr de nume tocmai dintre cei „de origine socială nesănătoasă”: Cantacuzino, Ghica, Miclescu, Greceanu (Ștefan, din Muntenia, pe lângă Tudor, din Moldova), Brătianu, Romanescu, Agarici, Polizu-Micșunești, alții... E drept că Aviația era un corp de elită, dar a fost cam același lucru la Cavalerie. E un amănunt, dar nu strică să se spună.

Aș dori, în încheiere, să resimtă tot cititorul aceeași emoție continuă pe care am resimțit-o eu citind paginile care urmează, scrise cu atâta simplitate, atâta modestie, dar care ating uneori – parcă fără căutare – accente epice. De pildă, când descrie impresiile lui de pilot singur în avionul lui de vânătoare, trimis în întâmpinarea flotei de avioane de bombardament americane îndreptându-se spre București sau Ploiești, când descoperea deodată la orizont această „armada” de sute și sute de fortărețe zburătoare, fiecare cu mitraliere îndreptate în toate direcțiile. Impresia de neputință și copleșire în fața colosalei disproporții între cele două părți în luptă e admirabil redată. Sau, mai înainte, la altă pagină (spun cinstit că citind-o m-a podidit plânsul) unde descrie noaptea aceea de groază când piloții ultimelor cincisprezece avioane de vânătoare rămase pe aerodromul de lângă Stalingrad, reușesc în fața tancurilor sovietice apărute subit în jurul aerodromului, inimaginabila ispravă de a decola în plină noapte cu cele cincisprezece Messerschmitt-uri odată... Două se ciocnesc și explozia lor luminează fantastica scenă, iar Greceanu, înălțându-se în cabraj deasupra tancurilor inamice, are o ultimă viziune: căpitanul Apostolescu, de la Antiaeriană, continuând **să tragă singur la patru tunuri** – știe că peste câteva clipe va fi strivit de tancuri, dar el aleargă, ca

îneebunit, de la un tun la altul, în cămașă, pe - 20°C... Scena ar fi meritat penelul unui Goya.

Numai fiindcă au existat ieri un Tudor Greceanu și un căpitan Apostolescu și atâția autentici eroi azi uitați, mai știu eu, în disperarea momentului actual, că neamul acesta al meu nu poate să piară.

**Neagu Djuvara**

## ***DESPRE TUDOR GRECEANU***

### **Figuri de martiri, de Banu Rădulescu**

Înainte ca în țara noastră să se instaleze regimul comunist, România a avut mari personalități în diverse domenii de activitate (politic, social, cultural, profesional etc.). Lipsindu-se de ele, fiindcă nu se mai dorea „românism” ci comunism, planul Moscovei fiind pulverizarea României, aceste personalități au fost eliminate din viața țării. Și nu oricum, ci blamate, insultate, calomniate, ucise în ultimă instanță. În locul acestor oameni de mare ținută, valorile noastre reale, comuniștii și-au plasat nulitățile lor, grupate în aristocrația comunistă, cunoscută sub numele de nomenclatură.

A venit însă revoluția din decembrie 1989 și, așa cum țărani prădați de pământ își cer acum pământul înapoi, sau casele cei cu case naționalizate, adică furate de comuniști, tot așa marile noastre valori, oameni morți sau vii, pretind acum ***restitutio in integrum***.

În slujba acestei restituirii se află și revista noastră. Am făcut acest lucru în câteva numere (vezi Iuliu Maniu, Gheorghe Brătianu, Ion Mihalache etc.), dar trebuie să ne îndreptăm atenția și către alții, nume mai puțin notorii. Ei trebuie să intre neapărat în conștiința poporului nostru, fiindcă ei sunt exponenții unei vieți model. Aducând în discuție asemenea vieți, încercăm să mai înlăturăm zgura

propagandei comuniste care, ani și ani, a otrăvit creierele unor oameni simpli, neștiutori și neinformați. Tragic e faptul că și astăzi sunt oameni în vârstă de peste 40 - 50 de ani care repetă minciuni - lecțiile comuniștilor - convinși că rostesc adevărul.

Această revenire la normal a minților nu e o operă ușor de înfăptuit. Ea va dura mulți ani de aici încolo și nu ne facem iluzia că o publicație ca a noastră își va vedea efortul încununat cu succes.

Socotim însă că e de datoria noastră să aducem la vedere realele valori ale neamului nostru, vizând nu numai mari personalități deja notorii în adevărata noastră istorie, blamate cu obstinație de comuniști, ci și pe alți oameni care au trăit în anonimat, dar care au fost de o exemplară ținută românească. Ei au înfruntat cu tot curajul pe comuniști. Nu și-au precupețit viața. Fără ei, fără eroismul și martirajul lor, s-ar fi stins poate de mult „flacăra de veghe” care certifică azi că mai existăm ca neam.

Unul dintre acești eroi-martiri pe care încercăm să-l prezentăm acum marelui public a fost TUDOR GRECEANU.

### **Banu Rădulescu**

(Figuri de martiri, în „Memoria”, nr. 23, martie 1998, p. 109)

## **Tudor Greceanu, de Vlad Zografi**

*Tudor Greceanu, născut în București la 13 mai 1917, era descendent după tată dintr-o veche familie de boieri moldoveni și după mamă era strănepot al lui Ion Ghica, unul din fruntașii revoluției de la 1848, scriitor, economist, om politic și diplomat de elită.*

*În 1919 familia se stabilește la țară, la proprietatea lor din comuna Topliceni, județul Râmnicul Sărat, unde Tudor își va face clasele primare.*

*În 1928 intră la Liceul Internat din Iași. Între 1936 și 1939 el urmează Școala Pregătitoare de Ofițeri (SPO) din București.*

*Din 1940 începe cursurile de perfecționare la Școala de Aviație de Vânătoare din Buzău și apoi din Ghimbav. Tudor Greceanu este singurul care iese din școală cu 6 brevete: de pilot de vânătoare, de instructor de zbor, de pilot de bimotoare, de înaltă acrobație, de zbor de noapte și de zbor fără vizibilitate.*

*În cursul războiului a fost decorat cu Ordinul Mihai Viteazu, Crucea de Fier germană, Pobeda sovietică și cu unele dintre cele mai mari decorații românești. De asemenea, cu diverse ocazii, a primit brevetele și insignele de pilot român, pilot german, pilot italian și de pilot american<sup>2</sup>.*

Caracterul excepțional<sup>3</sup> al lui Tudor Greceanu, inteligența și luciditatea sa, precum și importanța documentară unică a mărturiei sale m-au îndemnat, în noiembrie 1994, să încep un șir de interviuri, sperând că ele se vor constitui într-o carte ce urma să stea alături de celelalte mărturii ale gulagului românesc. N-am apucat să-l vizitez pe Tudor Greceanu decât de patru ori. Grav bolnav,

---

2 Text Martha Greceanu

3 Pagini publicate de Vlad Zografi în "Memoria", nr 23, martie 198, p. 111-113; în "22", anul VI, nr. 2, ianuarie 1995, p.8)



slăbit de suferință, îți lăsa impresia că întreaga sa ființă se concentrase în memoria lucidă pe care, cu o tărie de caracter și o noblete exemplară, mi-o punea la dispoziție cu credința că adevărul este valoarea supremă, iar restabilirea lui esențială datorie de onoare. Vreme de o lună, copleșit de personalitatea lui Tudor Greceanu, am asistat la o luptă împotriva neființei și a uitării. Internat în spital la începutul lui decembrie, continua să sper că amintirile sale vor fi înregistrate integral. N-a fost să fie. Pe 29 decembrie a încetat din viață la spitalul Colentina. Relatarea lui Tudor Greceanu s-a oprit la momentul evadării de la Aiud (decembrie 1952).

\* \* \*

Pe 5 noiembrie 1994, la ora 10 dimineăța fix, intram prima dată în casa lui Tudor Greceanu. Atunci, ca și în cele patru vizite care au urmat, m-am străduit să fiu cât mai punctual, spunându-mi că primul pilot român care zburase pe un avion cu reacție, un aviator care avusese la activ 6000 de ore de zbor pe timp de război și care executase o mie de misiuni de luptă, aterizând de mai multe ori la limită de benzină, trebuia să aprecieze punctualitatea. După a doua amputare a piciorului drept, l-am găsit pe Tudor Greceanu îngrozitor de slab și extenuat de suferință. Întreaga ființă i se concentra în acuitatea judecăților tranșante și pătrunzătoare pe care, cu o energie nebănuită, simțea nevoia să le comunice. Așa se face că proiectul inițial de a-i lua un interviu unicului supraviețuitor al evadării de la Aiud s-a transformat încă da la prima întâlnire: mărturiile lui trebuiau să constituie o carte.

Bineînțeles, starea sănătății lui Tudor Greceanu nu-i permitea să-și scrie singur cartea, dar caracterul excepțional al unei vieți trăite în zona unde curajul absolut e obligat să devină fapt cotidian și luciditatea sa intactă

îmi dădeau încredere că, într-o bună zi, mărturia va fi completă și grăitoare.

Încercăm să urmărim ordinea cronologică, așa încât am început cu perioada războiului, continuând cu arestarea, reeducarea de la Canal... Relatările lui Tudor Greceanu erau de o precizie extremă. Mă prevenise de la început că îl interesau faptele detașate de subiectivitate. Orice lapsus, orice festă jucată de memorie îl descumpănneau. Vorbindu-mi despre asasinarea unui aviator aflat în același vagon care îi transportase timp de o lună (!) pe deținuți de la București la Canal (asasinul era brigadierul șef, un deținut de drept comun care îl pedepsise pe aviator pentru „crima” de a nu se fi ridicat în picioare și a nu-l fi salutat atunci când își făcuse prima dată apariția, iar cadavrul pilotului a fost descoperit mai târziu în cuptorul de cărămizi al brigadierului șef), Tudor Greceanu a încercat timp de zece minute să-și amintească numele pilotului, pentru ca, la următoarea întâlnire să mă anunțe triumfător că și-l amintise.

Nu mi-a fost dat să întâlnesc un om la care eleganța dezarmantă cu care opera cu concepte abstracte (studiase la Politehnică<sup>4</sup>, fusese pasionat de filosofia matematică și avea o impresionantă cultură filosofică) să se întâlnească cu o înzestrare tehnică ieșită din comun. În timpul detenției de la Jilava, după ce ziua dădea lecții de limbi străine (engleză, franceză, germană și italiană) și participa la discuții despre literatură și istorie (încerca, împreună cu colegii de celulă, să studieze în context european evenimentele cheie din istoria veche a României), noaptea efectua mintal complicate calcule matematice pentru o invenție pe care, cincisprezece ani mai târziu, la ieșirea din închisoare, a brevetat-o. Mi se întâmpla să-l găsesc reparând aspiratorul sau un ceas defect, parcă pentru a-și aduce aminte că, după ce fusese scos din armată în 1947,

---

<sup>4</sup> După ce a fost scos din cadrele armatei, Tudor Greceanu s-a înscris la Școala Politehnică unde a urmat cursurile până la arestare.

lucrase o vreme ca ceasornicar. De altfel, această formidabilă inventivitate dublată de îndemânare îl ajutase să evadeze de la Aiud.

Prin memoria, luciditatea și caracterul său, Tudor Greceanu era fără îndoială un om incomod. Incomod pentru cei care îl condamnaseră, dar și pentru unii dintre colegii săi de temniță. Cu toate acestea, nu l-am auzit nicio dată acuzându-i pe cei care cedaseră. Îmi repeta de fiecare dată că nu-i poți judeca, nimeni nu e obligat să reziste la tortură fizică sau psihică. Asta nu-l împiedica să păstreze cu precizie amintirea faptelor. Pe de altă parte, se simțea cu adevărat legat de marile caractere pe care le întâlnise în închisoare (între care N. Steinhardt și Ion Ioanid), de medicii care salvaseră cu riscul propriei vieți nenumărați deținuți la Canal (dr. Simionescu, dr. Sarry, dr. Mihăilescu).

Transcriind convorbirile cu Tudor Greceanu, încercam să rămân cât mai fidel relatării, singurele intervenții pe care mi le permiteam fiind suprimarea repetițiilor și scurtarea frazelor. Pe măsură ce transcriam, îi arătam textul, pentru a face corecturile. Încercam să nu-l obosesc, îmi dădeam seama cât suferea și nu știam cum să-l menajez. Pe de altă parte, Tudor Greceanu simțea nevoia să vorbească, iar mărturia căpăta contur.

Condițiile în care consemnam cuvintele unui om aflat la limita rezistenței mă marcau. Cu timpul însă am înțeles că orice se potrivea cu caracterul lui Tudor Greceanu, numai compasiunea nu. Cu noblețe, sobrietate și discreție, Tudor Greceanu interzicea categoric mila. Mă făcea să simt că particip alături de el la o dramatică și esențială misiune de supraviețuire – nu biologică, ci morală. Avea extraordinarul dar de a insufla încredere absolută celor din jur, așa încât nu e de mirare că, în timpul războiului, un pilot care nu fusese antrenat pentru zbor fără vizibilitate îl însoțise într-o misiune de sacrificiu (era vorba de escortarea a 62 de avioane care transportau un spital

militar) bazându-se în exclusivitate pe indicațiile lui.

Plecând de la Tudor Greceanu, tot ce mă înconjura părea derizoriu și murdar. Eram convins că va rezista, eram convins că vom termina cartea. Mi se părea imposibil ca un om de tăria lui să moară, chiar dacă trupul devenise o anexă zdrobită și dureroasă a gândurilor sale. În timpul războiului, aflat în zbor la o altitudine de 12.000 metri, un proiectil exploziv îi distrusese instalația de oxigen și își pierduse cunoștința. Și totuși, printr-o minune, aterizase cu avionul pe burtă. De data asta, la spital, oxigenul nu l-a mai salvat. Mărturiile lui Tudor Greceanu s-au oprit în anul 1952, la relatarea evadării de la Aiud. Pe o foaie de hârtie păstrez multe din întrebările pe care aş fi vrut să i le pun despre evadare.

La una din vizite, m-am hotărât să întrerup șirul cronologic și să-l rog să-mi vorbească despre curaj. În urma evadării, fusese de două ori condamnat la moarte, refuzase să facă recurs și să ceară grațierea (a doua oară fusese dus chiar în fața plutonului de execuție). Mi-a vorbit mult și cu căldură, intercalând printre amintirile din închisoare scene din război și din copilărie, mi-a vorbit despre cărți. Despre filosofi, despre muzică, despre pictură (avea o extrem de rafinată sensibilitate plastică). La urmă, mi-a spus: „Mi se pare așa de curios ca epava de om care am devenit să vorbească despre lucruri atât de frumoase...”

**Vlad Zografi**

## **Tudor Greceanu, de Monica Lovinescu**

A sosit până la Paris știrea morții, în București, a lui Tudor Greceanu, nu știu însă dacă a ajuns până la... București. Mă îndoiesc că va fi fost anunțată cu litere de doliu în presă. Și mă îndoiesc cu temei.

Într-adevăr, în România, numele lui Tudor Greceanu n-a fost menționat, după câte știu, decât de o singură publicație, „22”, care i-a consacrat paginile sale de mijloc. Astfel, modelele noastre sunt sortite anonimatului. S-ar părea că am devenit incapabili să le mai căutăm altundeva decât printre cațavencii de ieri și de azi, într-atâta am devenit de convinși că ne situăm sub indefectibila pecete a deriziunii.

Tudor Greceanu ar fi putut, totuși, să ne scoată din rubrica quasi-permanentă a caricaturii.

L-am văzut, prima oară, în „Memorialul durerii”. În emisiunea nr. 33 din acest ciclu (transmis la ore înnoptate, spre a ne feri de epidemia posibilă a cinstei și a dreptei cinstiri) a intervenit o voce aparte. A fostului pilot și deținut de excepție Tudor Greceanu, unul dintre rarii care au încercat să evadeze de la Aiud. Tudor Greceanu, sau mai curând umbra lui, cu un picior amputat, cu trupul subțiat de boală, era întins pe un pat ocupând aproape tot spațiul unei cămăruțe. Inerția corpului părea însă dezisă de privire și de voce. Dacă o bună parte a foștilor deținuți filmați de Lucia Hossu-Longin în acest rarissim repertoriu al curajului ne dovediseră de-a lungul ciclului televizat că am fost în stare să ne opunem flagelului comunist, discursul lor nu evita totdeauna - și nu era anormal - formulările convenționale ale acestui curaj. Nimic asemănător la Tudor Greceanu.

Concis, riguros, tăios și disprețuind orice clișeu de limbaj, chiar și pe cele înnobilate de sângele vărsat pentru ele, Tudor Greceanu se arăta din primele cuvinte, un aristocrat al suferinței, pentru care, din moment ce a fost

dat cuvântul de onoare, nu mai există întoarcere înapoi, el trebuie respectat până la capăt. Capătul nefiind doar acela al morții, ci, poate mult mai greu de suportat, al chinului fără remisiune, al umilinței cotidiene. Și neacceptate.

Orice i s-a putut lua în temniță lui Tudor Greceanu: a fost supus regimului de înfometare de la Aiud; după ce a încercat să evadeze a fost lăsat 48 de ore, în plin ger, cu picioarele într-o găleată de apă care, înghețând i-a oprit circulația; orice, doar demnitatea nu. La procesele lui, sigur că va fi condamnat la moarte - el și nu procurorul acuza. El înșirua pentru memoria viitorului (credea pe acea vreme în capacitatea de mântuire a neamului său - se mai înșeală și eroii, poate mai ales ei) numele tuturor schingiuiturilor, anchetatorilor, gardienilor, directorilor de închisori făptuitori de fărădelegi.

Lucia Hossu-Longin își încheia comentariul cu o dezvăluire care, presupunem, va face vâlvă: cumplitul Ștefan Koller, comandantul penitenciarului Aiud din 1953 până în 1958, nu se găsea, cum se crezuse, emigrant în Statele Unite, ci prospera, făcând afaceri, în plin București. Îi erau filmate locuințele din cartierele de lux.

Tudor Greceanu locuia, evident, la periferie.

Emisiunea ne fusese transmisă de Ion Ioanid, alt senior al chinului românesc, al cărui volum IV din „Închisoarea noastră cea de toate zilele” (Ed. Albatros) tinde să fie trecut cu vederea. După ce am văzut emisiunea, am început să frunzăresc cu febrilitate ziarele din țară ajunse până aici, doar-doar voi da, după data transmisiei (era vară), peste titlurile de-o șchioapă, anunțând o anchetă, pentru a verifica dacă vestea, ținând de-a dreptul de senzational, se confirmă sau nu. Am răsfoit degeaba. Nimic.

Ne-am săturat, deci, și de „procesul comunismului” și de jalea victimelor. Călăii se pot plimba liniștiți printre noi. Victimele pot să moară. Nu le mai pomenim. Când ne arătăm nostalgici ai tiraniei trecute, ne apucă echidistanța

sau apatia, lehamitea, un fel de somnolență a atitudinii. Nu e bine văzut, nu e elegant acum să te referi la criterii morale (ce morală în politică?), să te încapățânezi a reclama decomunizarea. N-a spus până și Michnik la Sinaia, cu mult ecou la București, că așa ceva ar fi de-a dreptul nesănătos, sau irealist, sau amândouă? Nu prefăcase el versiunea franceză a cărții lui Jaruzelski, alături de care apăruse și la televiziune (tot la cea franceză)? Conlucrarea cu foștii comuniști n-a început să facă parte (cu excepția Cehiei și a Germaniei) din peisajul estic? Nu afirma, recent, Petre Roman că „poliția politică” n-a dobândit adevărata ei amploare decât prin anii '70, sutele de mii de victime ale valurilor de teroare revărsându-se din anul 1948 încoace fiind probabil simple fantasmagorii ale anticomunismului primar și visceral?

A doua oară l-am văzut pe Tudor Greceanu la București. De-adevăratelea. O „vizită” între coșmar și sublim. Coșmar: cămăruța în care de-abia te puteai strecura. Coșmar: trupul împuținat, ca de copil, și piciorul amputat, acoperit de capătul pijamalei, prinsă cu un ac de siguranță, camuflând absența.

Sublim: capul, chipul omului aceluia. Numai lumină, inteligență, luciditate. Sublim: vocabularul său de imensă stringență intelectuală, fără sentimentalism, milă de sine sau eroisme declamate. Sublim: excepția ca firesc.

E cea mai puternică impresie cu care m-am întors din Bucureștiul toamnei trecute.

Modele deci existau. Mai există încă. Dacă ne-am întoarce fața spre ele, dacă le-am da ascultare, poate că am ieși din toropeala aceasta de lănced venin.

Unul dintre aceste modele, Tudor Greceanu, a dispărut dintre noi. Și de această dispariție suntem (o cred fără nicio exagerare) cu toții vinovați.

Țărâna îi va fi sigur mai ușoară decât viața petrecută în suferință și muțenie. El știa să vorbească, noi nu știm să-l ascultăm.

Supraviețuirea noastră, a celorlalți, riscă să fie mai puțin ușoară dacă lăsăm martorii să se stingă rând pe rând, în indiferența generală. Când va veni vremea arhivelor, deoarece de venit va veni, vom cădea iar peste marile „pete albe” ale Istoriei.

A murit Tudor Greceanu, iar noi am pierdut încă un prilej de a redeveni ceea ce poate am fost odată, ceea ce în orice caz el a fost: oameni întregi, în deplinătatea răspunderii noastre.

A murit la București, la sfârșitul lui decembrie 1994 Tudor Greceanu. Când va sosi această veste până la... București?

**Monica Lovinescu**

(Reprodus din săptămânalul „22”, nr.2,11 - 17 ianuarie, 1995, p. I)



## PARTEA I - UN OM NĂSCUT SĂ FIE EROU *ÎNAINTE DE RĂZBOI*

De un an bântuia războiul în Europa și în Africa de Nord. Franța capitulase în 27 de zile în fața incredibilei forțe germane moderne. Polonia fusese spulberată în 14 zile. Cehoslovacia ocupată. Iugoslavia cucerită fulgerător. Olanda ocupată, Danemarca ocupată, Țările Baltice închinaseră drapelul, iar svastica germană flutura pe tot mai multe catarge.

Teritoriul țării noastre fusese amputat ultrarapid. În primăvară, Basarabia și Bucovina, apoi Cadrilaterul și numai câteva luni mai târziu Ardealul de nord desăvârșiseră marasmul general care copleșise întregul popor român în 1940.

Ascultasem la radio comunicatele sinistre care dădeau publicității aceste tranzacții ce din vârful condeiului ciopârteau și înstrăinau parte din teritoriul țării, cu tot trecutul lui istoric, pentru care luptaseră și muriseră atâtea sute de mii de buni români. Tot ce fusese atâtea zeci de ani „sfânt” era acum „vândut” fără opoziție la masa verde, ca și cum n-ar fi avut nici un cuvânt de spus, ca și cum nu s-ar fi făcut atâtea sacrificii ca să avem o armată națională, cu soldați și ofițeri, cu tunuri, tancuri, avioane, nave și drapele.

În școala militară ni se spusese și ni se repetase că menirea armatei este de a apăra cu prețul vieții fiecare palmă din pământul patriei... Toate cântecele patriotice, toate cărțile copilăriei, toate discursurile înflăcărâte spuneau: „Nicio palmă nu dăm”. Și acum?... Să fie toate acestea vorbe?

În primul moment, la cedarea Ardealului sub Dictatul de la Viena, cuprinși de revoltă, un grup de câțiva ofițeri au pus pe masa comandantului Școlii de Perfecționare de

la Ghimbav demisia din cadrele active ale unei armate care nu este lăsată să lupte pentru a apăra teritoriul întregit cu atât de grele sacrificii.

Comandantul școlii, comandor av. Traian Piele a respins demisiile în bloc, recunoscând cu regret legitimitatea acestei porniri, dar ne-a spus că nu ne poate primi demisiile înainte de a ne atrage atenția asupra lășității de care am da dovadă, sustrăgându-ne de la ceea ce va urma după toate aceste cesiuni teritoriale, adică războiul.

Știam că ne așteaptă un război al Germaniei contra Uniunii Sovietice (nu știam cine și când îl va începe) și bănuiam că acesta va avea grave implicații pentru noi. Nu ne gândeam la o participare efectivă „militară” la operații, având în vedere marea diferență de putere între noi și ruși. Speram mai degrabă într-un conflict între noi și unguri, unde șansele noastre de succes erau de luat în considerare.



că aceste amputări făceau sigură, în cel mai apropiat viitor, o intrare necesară a României în război pentru a șterge rușinea politicianilor noștri incapabili și pentru întregirea teritoriului și revanșa zdrobitoare asupra celor care cutezaseră să-l cotopească.

Eram toți conștienți că războiul european bate și la ușa noastră, că instabilitatea noastră ne menține pe muchie de cuțit și că precipitarea vertiginoasă a evenimentelor externe trebuie să ducă la modificări cruciale în politica duplicitară și desuetă a regelui Carol al II-lea și a partidelor politice, atât de vinovate.

Acest lucru s-a întâmplat mai repede decât credeam.

Abdicarea regelui Carol al II-lea în favoarea fiului său Mihai, venirea guvernului legionar la putere, preluarea conducerii statului de către generalul Ion Antonescu, sunt tot atâtea evenimente care s-au succedat vertiginos tocmai în perioada când se organiza în mare grabă festivitatea de brevetare a noilor piloți de vânătoare care urmau să fie trimiși unităților combatante. Un mănunchi de ofițeri (puțini activi și cei mai mulți rezerviști), subofițeri activi și de rezervă am fost repartizați primei flotile de vânătoare a țării la București-Pipera.

Despre generalul Antonescu știam – ca toată lumea de altfel – destul de puține: știam că e cavalerist, că era un ofițer de stat major de mare valoare, care-și făcuse dovezile ca maior în războiul din 1916 – 1918 la statul major al armatei mareșalului Prezan; mai știam că fiind foarte curajos și plin de personalitate, făcuse opoziție fățișă lui Carol al II-lea și amantei lui, d-na Lupescu, motiv pentru care suportase consecințele cele mai grave și în ultimul timp era cu domiciliu obligatoriu la Bistrița. Știam că era un naționalist convins – știam că deși simpatizant, nu fusese niciodată legionar – era un om foarte auster și autoritar, nu râdea niciodată și avea părul roșcat. Cam asta știa lumea despre el și-și punea speranța în patriotismul și inteligența lui de care nimeni nu se îndoia.

Pe regele Mihai I îl cunoșteam, fusesem colegi la Școala Pregătitoare de Ofițeri, de pe atuncia manifesta un viu interes pentru motoare și aviație.

Odată cu intrarea României în tabăra naționalistă patronată de axa Roma - Berlin - de fapt Germania hitleristă - conflictul posibil cu Ungaria devenea momentan imposibil; în schimb, se contura din ce în ce mai precis eventuala noastră participare cu toate mijloacele economice și militare la conflictul armat ce se dovedea iminent între Germania și Uniunea Sovietică.

Se crease încet - încet un curent de opinie care devenea din ce în ce mai puternic în favoarea acestei participări, pe de-o parte pentru a cuceri Basarabia, pe de altă parte pentru a participa la lupta dusă de forțele ordinii și civilizației împotriva terorismului comunist și insidios.

Asistasem ca proaspăt sublocotenent, în 1939, la venirea pe aerodromul Otopeni, a fugarilor aviatori polonezi cu avioane foarte moderne.

Îi văzusem, perfect echipați, pe avioane de primă mână găurite de gloanțe și schije și fusesem impresionați de calitățile lor profesionale. Când însă ne-am exprimat în fața lor mirarea că o astfel de aviație a fugit așa de ușor din fața luptei, ei ne-au explicat că „noi habar n-avem ce înseamnă Messerschmitt 109 și că nu doresc vreodată să aflăm, căci abia atunci vom înțelege”.

Am constatat cu surprindere că vorbind despre Messerschmitt<sup>6</sup> păreau cuprinși de un tremur involuntar ca o panică mistică, de ai fi spus că se găsiseră în fața fulgerelor lui Jupiter și am presupus că această psihoză

---

<sup>6</sup> Messerschmitt 109 - avion de vânătoare (30 000 exemplare între 1937 și 1945) realizat de inginerul german Willy Messerschmitt (Frankfurt am Main 1898 - Munchen 1978), specialist în aeronautică, care a condus o uzină de producție de avioane foarte importantă (Augsburg). Messerschmitt a realizat și primul avion de vânătoare cu reacție (Me 262) care, conceput în 1938, a fost utilizat în lupte abia în noiembrie 1944. La terminarea războiului Messerschmitt și-a continuat cariera în Spania, în Germania și în Egipt.

colectivă trebuia să aibă o bază obiectivă, așa încât auzisem despre Messerschmitt multe minciuni înainte de a-l vedea efectiv.

Păstrasem totuși pentru polonezi o stimă mare, căci în felul lor, bine sau prost, totuși dăduseră ochii cu inamicul puternic, se bătuseră, găurile din avioane o dovedeau, supraviețuiseră și cu avioanele avariate ajunseseră totuși până la Otopeni. Dar noi?... În cazul unui război cu rușii, acest colos necunoscut, sălbatic și înspăimântător, după prima întâlnire și luptă aeriană câți și cine vor supraviețui?...

Și apoi războiul e lung și „ulciorul nu merge de multe ori la apă”...

Credeam că dacă totuși va fi război, el va fi pentru noi până la recucerirea Basarabiei, care nu poate dura prea mult, și astfel România cu idealul împlinit va termina lupta, după care își va vedea de celelalte treburi, Ardealul! Nu consideram nici un moment că am putea duce până la sfârșit un război cu un inamic atât de disproportionat, care de altfel, credeam, va ceda repede (ca și Polonia, ca și Franța, Belgia sau Olanda) în fața forței de netăgăduit a armatei germane, care nu avea de ce să se mai încurce și să mai recurgă la noi ca luptători.

Pentru fiecare din noi, războiul apărea mai mult ca o chestiune de performanță profesională, o competiție de valoare, o încheștare față de care simțul onoarei știrbite, al demnității și cinstei era pentru moment mai puternic decât răsuflatul patriotism, - căci „patria” dovedise că cedează mai ușor decât noi propriul său teritoriu, iar problema Ardealului, unde într-adevăr am fi plecat cu avânt de zmei, pentru moment nici nu se punea de către mândra noastră țară, care făcuse alianță cu principalul răpitor al Ardealului și proclama eternitatea sentimentelor de dragoste reciprocă.

Fusesem crescuți, ca toată generația noastră, de părinți care participaseră la 1916 - 1918, în ura pentru

nemți, dar nu în dispreț, ci în respectul față de forța și disciplina lor militară și față de însușirile poporului german, al culturii și creației lui de cultură și civilizație tehnică.

Acum eram aliați cu ei; niște aliați de nevoie, tratați de nemți ca niște rude sărace, dar cu toată curtoazia diplomatică, din cauza nevoii care o aveau de România ca bază de plecare la atac, ca rezervă de hrană pentru armată și ca rezervă de benzină. În politețea lor se simțea reproșul față de trecut și superioritatea celui care pleacă la o treabă cu un aliat slab și nepregătit, de care însă nu se poate lipsi.

Nu trecuseră decât douăzeci de zile de când, pe vreme de toamnă frumoasă, la Ghimbav, lângă Brașov, schimbaserăm petlițele bleu-ciel ale aviației de observație, cu petlițele verde închis ale piloților de vânătoare.

Ca tânăr sublocotenent - abia de un an și ceva - rămăsesem plin de admirație la imaginea piloților cu petlițe verzi, după care întorceam capul pe stradă, pentru a vedea cum sunt făcuți, cum se mișcă, cu ce se deosebesc de ceilalți oameni și cum se pot cunoaște din afară acele însușiri cu care sunt dotați zburătorii singuri la bord, pe avioanele cele mai rapide și mai maniabile din câte a creat geniul omului... și care se bat în lupte aeriene așa cum citisem de atâtea ori...

Purtam acum la rândul meu râvnitele petlițe verzi, bănuiam că acum poate alții mă priveau cum privisem eu piloții de vânătoare și mă străduiam să arăt așa cum aș fi vrut să fiu.

Îmi dădeam perfect seama că nu eram cu nimic diferit de ce fusesem acum un an și, deci, de toți ceilalți aviatori și că nici pe de parte nu reușisem să capăt siguranța de sine, nici superioritatea olimpiacă a celui ce consideram eu că trebuie să fie pilotul de vânătoare.

Nu aveam antrenamentul necesar siguranței și degajării pilotului care zboară pe un avion cu un singur loc

(deci nu poate fi instruit de altul pentru a împărți cu el răspunderea - măcar a primului zbor).

Pilotul care zboară prima dată pe un avion nou, necunoscut, după ce l-a examinat cu atenție la sol, zboară cu măiestrie absolută, desființând fără sfială dimensiunile tradiționale ale semenilor săi, învingând fără frică toate propriile sale rețineri, afirmând cu putere calitățile sale supraomenești, cu calmul suveran al zeilor, modest, pentru că de cele mai multe ori este inconștient de propria lui valoare.

Eu știam că n-am suficient antrenament de zbor. Puținele ore de zbor pe care le făcusem în școli și la unitate pe diferite tipuri de avioane și în finalul Școlii de Perfecționare, pe avion de vânătoare PZI 11B, deși îmi oferiseră titlul de pilot de vânătoare, mi se păreau cu mult insuficiente pentru a-mi da stăpânirea și siguranța la care aspiram și care știam totuși că există în posibilitățile mele viitoare, așa cum existau, desigur, la cei pe care continuam să-i admir și care făcuseră deja dovada lor.

Mă întrebam dacă voi fi cândva un bun pilot de vânătoare și dacă împrejurările îmi vor oferi posibilitatea de a-mi dezvolta pe îndelete însușiri care, după mine, erau în primul rând o chestiune de antrenament, de inteligență și de curaj. Cap știam că am destul de bun, curajul nu-mi lipsea, dar știam că datorită trecerii prea repezi de pe un tip de avion pe altul, care erau tot mai rapide și mai moderne, duc o grea lipsă de antrenament și că, de la ceea ce eram la ce aș fi vrut să fiu, mai era încă foarte mult de făcut.

Iată de ce priveam cu legitimă bucurie, dar și cu oarecare îngrijorare, repartizarea mea la Flotila 1 Vânătoare București - Pipera, care era singura flotilă de vânătoare din țară dotată cu avioane ultramoderne, la care eu nu îndrăzneau nici să privesc, până nu voi fi perfect stăpân pe PZI. Le văzusem de departe zburând la mare înălțime, cu viteze uluitoare care mă făceau să visez,



întrebându-mă dacă voi ajunge oare și eu vreodată să zbor pe asemenea bolizi care presupuneam că trebuie să pretindă calități de pilot cu mult deasupra a ceea ce eu credeam că pot momentan.

Într-adevăr, privind de jos o patrulă de asemenea bolizi, care străbătea peste norii vătoși albastrul intens al cerului de toamnă, păreau ca niște bacili săgetători, cu viteză incredibilă, pentru care înălțimea și depărtările păreau niște dimensiuni neglijabile, iar siguranța și maiestatea zborului dădeau celor ce pilotau prestigiul olimpien al zeilor aerului românesc.

Mă întorceam cu mintea în trecut... În școala de ofițeri și apoi la școala de vânătoare avusesem instructori de zbor piloți de vânătoare: Marin Ghica, Radu Gheorghe Georgescu (Scândurică), Stamatiu, Florică Lăzărescu și apoi la Perfecționare: Pâclea - comandantul școlii, Ionaș, Emil Droc, Goe Șahim, Comănici, Vizitiu, Țucu Berceanu, Victor Cipu, Pompiliu Georgescu, Suciu etc. Toți aceștia erau pentru mine coloși, oameni care au fost și în parte mi-au rămas până astăzi modele intangibile de piloți și de oameni înzestrați cu însușiri cu totul excepționale.

Căpitanul Marin Ghica, de exemplu, era pilot de vânătoare în 1937 și mi-a fost primul instructor de zbor, cel care mi-a deschis calea celei de-a treia dimensiuni a spațiului și cred că avea o vocație incontestabilă de creator de zburători. El avea să joace în cariera mea un rol de placă turnantă în toate împrejurările cruciale care au determinat evoluția mea profesională și omenească. Om extrem de serios, foarte sever și temut, puțin la vorbă, excelent pilot, nu spunea niciodată decât în mod sibilic ce gândește, dar avea o intuiție care ținea de miracol și de o cunoaștere a oamenilor care îl determina ca de multe ori să ia hotărâri pe care neînțelegându-le ne uimeau, dar a căror dreptate o cuprindeam mult mai târziu.

Îmi amintesc, între altele, că, fiind tânăr sublocotenent abia ieșit din școala militară, repartizat la

cererea mea la Iași la flotila de observație, avusesem un mic conflict, mai mult comic, cu comandantul meu de escadrilă, cpt. av. Arnăutu, cu care mă bârâiam în noaptea de Crăciun din cauză că noi „tinerii” piloți nu eram admiși, din ordinul comandantului Flotilei – comandorul Ermil Gheorghiu –, să zburăm ca piloți pe avioanele din dotarea flotei IAR 37.

Căpitanul Marin Ghica fusese trimis „pe zonă” chiar pe aerodromul nostru de la Iași, la comanda unei escadrile de vânătoare cu avioane PZI 11. El îmi fusese instructor de zbor și îmi devenise un prieten bun, așa că am discutat cu el cauzele micului incident. A ascultat fără nici un comentariu și în final a spus o singură frază: „Dă-i dracului de miopi – dacă aș fi sigur că nu-ți fac un rău față de șefii tăi ierarhici, ți-aș da chiar acum un PZI să faci câteva ture ca să-i lași cu gura căscată, căci știu precis că nu l-ai rupe”.

Această frază a lui Marin Ghica, încrederea lui în mine – și știam că Ghica nu prea greșea în cunoașterea oamenilor – a fost primul imbold care m-a determinat să-mi încerc norocul și să solicit plecarea la Școala de Perfecționare Buzău pentru a face Vânătoarea și să perseverez apoi până am obținut detașarea, în februarie 1940.

Acum terminasem școala, eram la rândul meu pilot brevetat de vânătoare, obținusem paralel cu brevetul de vânătoare brevetele de instructor de zbor, de bimotorist de zbor de noapte, de zbor fără vizibilitate, de înaltă acrobație și le fusesem, propriilor mei colegi, profesor de navigație aeriană și de instrumente de bord.

Toate acestea se terminaseră într-un timp incredibil de scurt. 1 octombrie 1940! Iată-mă îmbrăcat în mare ținută, așteptând împreună cu alți ofițeri și subofițeri să fim primiți pentru prezentare la comandantul Flotilei 1 Vânătoare pe aerodromul Pipera.

Cu mine era Radu Dumitrescu, Rudy Reineck, Vintilă

Brătianu, Ion Dicezare, Ion Mucenica, Ion Panait, Ion Mălăcescu, Tiberiu Vinca, Gh. Lungu, Aurel Vătămanu, Condruț Igescu, Carol Podgureki și încă alții.

În acea zi ploioasă de toamnă, aveam tracul celor care știu că întorc o pagină crucială în cariera de piloți militari și în soarta pe care le-o rezerva viitorul.

Ceremonialul: prezentare, strângeri de mână, scurt discurs asupra îndatoririlor noastre în această unitate de elită, asupra îndatoririlor noastre profesionale ca piloți de vânătoare. Iarăși, scurtă informare a comandantului asupra nivelului nostru de pregătire ca piloți și suntem încunoștințați că vom fi provizoriu repartizați la escadrila de antrenament, pentru verificare și antrenament și, apoi, la aprecierea comandantului acestei escadrile, cpt. Ion Stănescu, vom fi repartizați la escadrilele combatante operative. Alte strângeri de mână, bun rămas și... la treabă.

Flotila I Vânătoare - flotila mamă - fusese până nu de mult singura flotilă de vânătoare din țara noastră. Odată cu începerea războiului în Europa, România achiziționase de la englezi o escadrilă de Hurricane (care acum se găsea la Mamaia și avea sarcina operativă a protecției litoralului, odată cu iminența conflictului cu Uniunea Sovietică), care împreună cu două escadrile de Heinkel 112 de vânătoare, constituiau Grupul 5 Vânătoare și țineau tot de Flotila I Vânătoare. Pe de altă parte, fabrica din Brașov începuse să livreze în ritm mai susținut avioane de vânătoare IAR 80, care în 1937 erau în pas cu cele mai moderne avioane din lume, dar care acum erau depășite, dar totuși mult superioare PZL-ului<sup>7</sup>.

Datorită acestui aflux de material volant și formării rapide a numărului corespunzător de piloți, Flotila 1 Vânătoare făcuse pui; în felul acesta se născuse Flotila II Vânătoare, sub comanda comandorului Titi Tănăsescu, cu

---

<sup>7</sup> Avion de vânătoare polonez cumpărat de România înainte de război.

sediul la Turda (problema Ardealului) și Flotila III Vânătoare, cu sediul la Galați (problema Basarabiei) comandată de comandor av. Mache Mărășescu. Toate cadrele cu vechime din aceste flotile „pui” proveneau din Flotila I Vânătoare, așa încât aceste două flotile noi constituiau față de „mamă” o familie foarte strânsă și cu multe atașamente. Flotila II Vânătoare avea două grupuri de IAR 80 și un grup de PZI 24 (cu cabină închisă). Flotila III Vânătoare avea un grup de IAR 80 și două grupuri de avioane PZI 11F, provenite din vechiul material al Flotilei I Vânătoare București - Pipera.

\* \* \*

Aceasta era situația când am sosit la Flotila I Vânătoare. Ea avea: Grupul 2 Vânătoare cu PZI 11F (deplasată atunci pe zonă la Boteni-Prahova); Grupul 5 Vânătoare cu Heinkel 112; Escadrila 53 Vânătoare Hurricane, la Mamaia și Grupul 7 Vânătoare care momentan nu avea avioane deloc și nici piloți, dar urma să se înființeze cu avioane Messerschmitt 109E, care veneau din Germania.

În afară de acestea flotila mai avea: o escadrilă de experiențe comandată de cpt. Marin Hulea, unde se făceau toate experimentele de avioane, aparatură, utilaje, armament etc., care ținea de aviație și care depindea administrativ de flotilă și operativ direct de minister; o escadrilă de antrenament, comandată de cpt. av. Ion Stănescu, dotată cu tot felul de avioane vechi și noi, care avea sarcină de pepinieră pentru piloți, cu un fel de salată de avioane pe care puteau zbura pentru a-și face orele prevăzute de regulament piloții mai bătrâni din cadrele administrative ale flotilei (nu toți erau piloți de vânătoare) și o escadrilă depozit care în principal avea trupa afectată la deservirea serviciilor flotilei și era comandată de un căpitan bătrân de infanterie, uitat de Dumnezeu între

cadrele active ale armatei.

În afară de Flotilă, pe aerodromul Pipera mai exista, bineînțeles în construcții separate și distincte, Centrul medical al aviației, care făcea tuturor aviatorilor cunoscuta și temuta vizită medicală de toate specialitățile, printre care tot felul de teste fiziologice, care pentru vânători erau foarte riguroase. De asemenea, era Comandamentul școlilor, o instituție care tutela toate școlile din cadrul aviației militare și funcționa ca o componentă a Ministerului Aerului. Acest comandament era condus de generalul Scarlat Rădulescu și practic noi, cei mici, nu prea avusesem vreodată de-a face cu birourile lui.

Divizia a II-a aeriană era comandată de generalul Gh. Vasiliu, care cântărea o jumătate de tonă, era un om de care toată lumea se ferea, căci era un tip răutăcios, nedrept, capricios, care considera că trebuie să-și facă simțită prezența - de altfel cam inutilă - printr-o răutate care devenise proverbială. Era supranumit G.V. Mai exista un hangar foarte mare, cu ateliere vaste, anexă în jurul lui, care aparținea unei întreprinderi industriale cu numele de ASAM Pipera (Atelierele speciale aeronautice militare), care era cea mai activă dintre întreprinderile industriale care deserveau în București aviația și în special pe cea de vânătoare. În sfârșit era Centrul de instrucție al aviației, care ocupa o clădire destul de mare și coordona pe întreaga țară programele și materialele de instrucție aeriană ale personalului navigant, tehnic și terestru.

Dacă socotim aerodromul Pipera ca pe un dreptunghi cu o bază mică sprijinită pe calea ferată București-Constanța și cealaltă pe oraș, sau mai bine zis pe șoseaua Herăstrău, unitățile de mai sus erau repartizate astfel:

Pe latura de nord se aflau, de la vest la est, clădirile mari și moderne ale Flotilei I Vânătoare, ASAM-ul Pipera, un bazin de înot, șase hangare din beton având între ele turnul de comandă și hangarul escadrilei de experiențe sprijinit pe calea ferată București-Constanța.

Pe latura de est era numai o cabană a radiofarului de aterizare și o „bută” pentru reglajul armamentului de bord.

Pe latura de sud (spre oraș) erau de la vest la est Divizia a II-a a lui G.V., un hangar al centrului de instrucție și două hangare ale Grupului 5 Vânătoare din Flotila I.

Pe latura de vest erau de la sud spre nord, Comandamentul școlilor, Centrul de instrucție al aviației, Centrul medical al aviației și, în sfârșit, lângă poarta de intrare a flotilei, o clădire mică, nouă, a corpului de gardă destinat pazei aerodromului.

Aerodromul Pipera, deși mic, și neavând pistă betonată de aterizare, ci doar o platformă betonată în fața hangarelor de pe latura de nord, lată de 20m, era un aerodrom bun, dar prea aproape de oraș; era înconjurat de clădiri care făceau grea aterizarea pe anumite direcții și de aceea se preconiza desființarea lui ca aerodrom și amenajarea unui alt aerodrom al Vânătoarei la Otopeni, care momentan era al școlilor.

Aceasta era situația la 1 octombrie 1940, când am sosit la Flotila I Vânătoare, împreună cu ceilalți ofițeri și subofițeri, proaspăt brevețați piloți de vânătoare, de la Școala de perfecționare. Fusesem repartizați momentan escadrilei de antrenament, dar știam că acesta este numai un scurt provizorat și eram toți convinși că al doilea pas urma să fie Grupul 2 Vânătoare PZI 11F.

Escadrila de antrenament a căpitanului Ion Stănescu avea primul din cele șase hangare ale flotilei. Cpt. Stănescu era un gen de om foarte agreabil, bun camarad și simpatic, glumeț și ceea ce numeam noi „băiat de viață”. I se încredințase escadrila de antrenament pentru că se considera că avea un fler foarte sigur în ceea ce privește piloții și în timp record era capabil să spună (dar nu spunea) cam cât face fiecare pilot și cam care este „plafonul” lui profesional.

Ne-am prezentat regulamentar căpitanului Stănescu, care imediat a început cu noi un gen de taifas din care și-a

putut face o părere despre nivelul nostru general de formare și antrenament. Urma ca a doua zi să începem antrenamentul, sistematic și foarte organizat, tinzând să ne familiarizăm pe rând cu toate particularitățile și mai ales cu noutățile materialului din dotarea unităților combatante moderne.

Am început zborul care comporta două faze distincte, în primul rând, antrenament masiv – asta însemna cam 3 ore pe zi – pe avioane PZI 11B și 11 F. Aveam pentru aceasta 3 avioane, dintre care unul supranumit X. X-ul era prototipul de fabricație românească a F-ului cu motor IAR K9. Acest avion era special îngrijit, foarte maniabil și se preta admirabil la acrobație.

Zilnic, pe rând, ne suiam pe câte unul din aceste trei avioane și făceam game întregi de acrobație la toate înălțimile, în sectoare diferite ale cerului aerodromului, iar Stănescu, aparent neatent la aceste evoluții, înregistra pe fiecare, la fiecare zbor și la fiecare fază. În felul acesta am zburat în câteva zile mai mult și mai eficace pe PZI decât în toată faza de vânatoare a Școlii de perfecționare.

Atât eu cât și colegii mei eram încântați; fiecare zi care trecea ne dădea o mai mare siguranță pe PZI și începusem să ne simțim cu adevărat stăpâni pe el. În limita unui program stabilit de escadrilă, destul de larg, făceam ce ne trecea prin cap și fiecare ce simțea că îi e mai de folos și avea impresia că nu execută destul de corect. Tonourile lente, loopingurile, răsturnările, ranversările, imelman, vrie, tonouri repezite se succedau în cele patru colțuri ale aerodromului din ce în ce mai legate, mai corecte, mai frumoase și, trebuie să mărturisesc, mai jos executate. Treaba asta a durat cam 20 de zile și, deodată, Stănescu a spus „STOP!... De azi înainte trecem în dublă comandă pe avioane cu cabină închisă – Messerschmitt 108 Taifun”.

Acest avion era un avion limuzină de lux, cu patru locuri, destinat comandamentelor. Era capitonat în piele

albastră, la fereastră cu perdelețe din mătase verde, avea tren escamotabil, motor Argus de 250 H.P., 250 km/oră și locurile doi câte doi, flapsuri.

Nu cunoșteam Taifunul. Îl văzusem prin hangarul escadrilei de antrenament și știam că este la dispoziția comandantului de flotilă, pentru deplasările lui prin țară. Problema era să luăm contact cu un avion – deși nu de vânătoare și cu viteză redusă – dar cu tren escamotabil și cu cabină închisă.

Chestiunea trenului de aterizare ne puna o problemă în plus față de toate cele de care trebuie să aibă grijă un pilot de vânătoare și tindea să ne formeze automatismul escamotării după decolare și a scoaterii lui înainte de a lua panta de aterizare.

Taifunul era cu adevărat o limuzină de mare lux. Am zburat având pe locul din dreapta mea pe cpt. Stănescu. Flapsuri pe jumătate la decolare, oarecare lipsă de maniabilitate și destul de leneș în general. Am făcut câteva ture de pistă cu câteva aterizări, după care Stănescu a spus: „Destul!”... Și cu asta am terminat cu escadrila de antrenament. Rămăsesem cu nostalgia PZL-ului F care-mi plăcea din ce în ce mai mult și eram convins că voi avea ocazia să mă satur de el la Grupul 2, unde eram sigur că vom fi repartizați cu toții (cei tineri) pentru a ne face ucenicia. Abia acum începeam să mă simt sigur pe PZI și să mă consider cu adevărat vânător.

În data de 1 noiembrie 1940 s-a făcut repartizarea noastră la unitățile operative. Spre uimirea mea, am fost trimis la Escadrila 52 Vânătoare din Grupul 5 pe latura de nord a aerodromului. Escadrila 52 Vânătoare... Marin Ghica... Mai târziu aveam să aflu că nu din întâmplare fusesem trimis la Grupul 5 și anume la Escadrila 52.

Am spus înainte că acest Grup 5 era dotat cu avioane Heinkel 112. Grupul era comandat de lt. cdor. George Miclescu, pe care-l văzusem de multe ori prin flotilă, dar pe care nu-l cunoșteam și care avea reputația de a fi un om



bizar, foarte distrat, dar cumsecade și puțin naiv, amator de un pahar de ceva foarte bun.

Cu Marin Ghica nu mă mai întâlnisem de la Iași, cu un an în urmă, timp în care își făcuse și el drumul și comanda acum o escadrilă de avioane moderne Heinkel 112.

Cealaltă escadrilă, 51, era comandată de cpt. av. Trandafirescu, fost campion militar național de acrobație, cu multiple cupe și performanțe la activul lui, un om foarte simpatic și deosebit de capabil.

Între timp intervenise o schimbare importantă la flotilă: comandorul Fătulescu fusese numit la minister (Subsecretar de Stat al Aerului fiind Jienescu, fostul comandant tradițional al Flotilei I Vânătoare). La comanda flotilei a venit acum cdor. av. Mihai Romanescu zis „Leu”, figură celebră în aviație pentru prestața și severitatea lui, fost atașat aeronautic la Londra și mult timp șef de pilotaj la Buzău, la Perfecționare.

Leu Romanescu era un foarte bun pilot, un bărbat matur și foarte „bine”. Era întotdeauna acolo unde te așteptai mai puțin, nu era deloc birocrat, foarte des prezent la pista de zbor, foarte bun organizator și un om care, cu toată intransigența lui, ținea mult la oameni și mai ales la cei ce dovedeau a fi buni piloți și oameni „dintr-o bucată”.

Ne-am prezentat la Grupul 5 Vânătoare la data de 1 noiembrie 1940. Era o zi splendidă de toamnă. Comandantul Grupului 5 lt. cdor George Miculescu<sup>8</sup> își avea biroul într-o baracă de scânduri construită între hangare. Când ne-am prezentat, am fost introduși fără prea mult ceremonial în biroul în care Miculescu era pare-se foarte ocupat cu corespondența.

- Am onoarea să vă salut d-le comandor!

---

<sup>8</sup> Vag înrudit cu Tudor Greceanu dar nici unul nici celălalt n-au știut asta în timpul războiului.

Miclescu părea că nici n-a auzit, atât de preocupat era (e adevărat că se pare că era și puțin tare de urechi, lucru care se întâmplă destul de des la aviatori, din cauza zgomotului asurzitor al motoarelor).

Văzând că stăm acolo aliniați și drepti ca niște caraghioși și că acest lucru risca să se prelungească inadmisibil de mult, nu știu ce mi-a trecut prin cap și pentru a-i atrage atenția am scos pistolul din toc și tranc, am tras un foc în podea...

E ușor de înțeles că ne-au țiuit urechile la toți de această detunătură care într-o încăpere din lemn era cu adevărat uluitoare. Nu e nevoie să mai încerc a descrie rezultatul.

Miclescu a sărit în sus de parcă ar fi fost ars cu fierul roșu, uitând complet de corespondență; camera s-a umplut imediat de toți cei care auziseră focul de revolver și nu știau ce poate fi.

Odată primul moment de stupoare depășit am repetat: Am onoarea să vă salut dle comandor! Miclescu a avut puterea de stăpânire și bunul simț să izbucnească în râs, să ne răspundă la salut și să-și golească cabinetul de toți nechemații... „Curioasă manieră de prezentare d-lor ofițeri!”

Neapărat această glumă trebuia să stârnească vâlvă în flotilă și așa s-a și întâmplat, dar buna calitate a lui Miclescu a făcut ca lucrul să fie prezentat sub formă de banc bun și să fie încet mușamalizată, dar a rămas ideea că eu trebuie să am „o lampă arsă”. Nu era tocmai bine, dar nu aveam ce-i face.

De la Miclescu, unde am fost toți cei repartizați la Grupul 5, am plecat la Escadrila 52 Vânătoare, la Marin Ghica, care-și avea biroul în anexele din fundul hangarului escadrilei. Vintilă Brătianu, Radu Dumitrescu, Rudy Reineck, Ștefan Greceanu, Ion Mucenica, Tiberiu Vinca, Ion Mălăcescu, Gheorghe Lungulescu, Ion Panait, Condruț Igescu și Laza.

Ghica ne-a primit cu mult calm, a dat mâna cu toți, foarte serios, ne-a urat bun venit, n-a lăsat să se cunoască sub nicio formă că mă cunoaște mai demult (și nici eu) și ne-a fixat programul următor.

În două cuvinte programul stabilit de Ghica era conceput astfel:

Sub îndrumarea piloților mai vechi din escadrilă urma să facem cunoștință cu avionul Heinkel 112 (pe care noi nu-l mai văzusem niciodată decât de departe sau în zbor) și să aflăm cam toate operațiile care sunt de executat pentru un tur de pistă.

Trebuia să cunoaștem avionul până în cele mai neînsemnate amănunte, cu toate organele lui, cu tot motorul, celula, aparatura de bord, armamentul, luminarea, trenul de aterizare, întreținerea și multe alte lucruri care caracterizează un avion modern.

Trebuia mai apoi să învățăm și să ne informăm asupra succesiunii tuturor operațiilor pe care trebuie să le îndeplinească pilotul pentru a zbura: maniera de a urca în el, de a se lega, de a porni motorul, de a-l încălzi, de a rula, de a bloca cabina, de a regla pasul, escamota și scoate trenul de aterizare, precum și indicațiile tuturor instrumentelor de bord, de control al motorului, de zbor și de navigație; toate comenzile și caracteristicile armamentului de bord, ale instrumentelor de vizare, ale proviziilor de muniție; alimentarea cu ulei, benzină, lichid de răcire, electricitate, oxigen, aer comprimat etc.

E ușor de înțeles că facerea acestui gen de cunoștință, în care nu era suficient să le știi, ci să le știi pe de rost „dumnezeiește” cum spunea Ghica, cerea un timp considerabil și un studiu foarte amănunțit, căci un avion modern este o adevărată uzină... fără exagerare...

Pentru această fază de introducere Marin Ghica ne-a dat două săptămâni și ne-a pus la dispoziție toate avioanele escadrilei (douăsprezece) în hangar. În ceea ce privește antrenamentul de zbor, ne-a adus Taifunul de la

Escadrila de Antrenament și un PZI 112F pentru acrobație și vânătoare.

Sigur că având în vedere încrederea în mine pe care o manifestase Marin Ghica, mi-am făcut o datorie de onoare de a lua foarte în serios sarcina primită și de a mă prezenta la capătul termenului acordat cu lecția atât de bine cunoscută încât să nu fie cu putință să mi se găsească nicio lipsă și nicio greșală. De altfel, la lucrul acesta mă ajuta foarte mult deosebita mea atenție pentru avioane și pentru tot ce era mecanism și tehnică. Mă mai ajuta și faptul că Heinkel-ul 112 era un avion deosebit de frumos ca înfățișare, care dădea o impresie de finețe, de forță, de subtilitate care nu puteau să nu încânte pe orice profesionist al zborului. Heinkel rămâne unul dintre cele mai frumoase avioane de vânătoare, din punct de vedere aerodinamic, pe care le-am văzut vreodată. Și astfel ne-am apucat de Heinkel 112.

De dimineață de la ora 7:00 până la ora 13:00 și de la 16:00 la 18:00, eram tot timpul băgat cu nasul sau cu capul în jos într-un avion cu nr. 27, la care pusesem mecanicii să scoată capacele, să deschidă toate capotele. Când eram nevoit să mă interesez de ceva mă adresam pentru partea tehnică vreunui maestru (îmi aduc perfect aminte de maestrul Olaru pe care Ghica îl adusese cu el de la Școala de Ofițeri și care ținea mult la mine) iar pentru partea de manipulare și pilotaj, piloților mai vechi din escadrilă. Marin Ghica părea că uitase complet de noi; scotea avioane la zbor de antrenament, zbura și el, se ocupa de treburi administrative, coordona zborul nostru – al celor tineri – pe Taifun sau PZI și niciodată nu m-a băgat în seamă. Eram chiar destul de surprins de răceala și indiferența cu care mă trata, întrebându-mă dacă nu cumva își schimbase, pentru vreun motiv anume, pe care să nu-l știu, părerea despre mine.

A venit, în sfârșit, ziua mult așteptată și destul de temută, când trebuia să dăm socoteală în fața lui Marin

Ghica personal de ceea ce știam acum asupra Heinkel-ului 112.

În ziua de 17 noiembrie la raportul de dimineață, Marin Ghica, după ceremonialul obișnuit, a tăcut câteva minute apoi a întrebat:

- Dintre piloții veniți la Flotila 1 este cineva gata pentru a fi examinat de mine asupra cunoștințelor despre Heinkel?

- Daaa!... Toți.

- Este cineva care ar mai avea nevoie de un răgaz pentru a completa ceea ce n-a avut încă timp să pună la punct?

- ...

- Bine! Maistre Olaru, scoate 3 avioane afară și, în ordine alfabetică, îl voi examina pe fiecare în parte. După aceea, la data fixată de Escadrilă, cei pe care-i voi considera pregătiți, vor face primul zbor în tur de aclimatizare.

Această aclimatizare a durat 3 zile, de dimineața până la prânz și am fost foarte surprins cu câtă răbdare Marin Ghica a luat pe fiecare de la început, migălindu-l câte 2 - 3 ore pe fiecare și punând fiecăruia tot felul de întrebări asupra unor presupuse situații de zbor imagine și cerând să i se spună exact cum se poate rezolva fiecare, în cazul special al avionului Heinkel.

Când mi-a venit rândul, Ghica a fost poate chiar mai exigent decât cu oricare dintre ceilalți. Am fost foarte satisfăcut de mine, văzând că Ghica nu m-a putut „încuia” în nici un fel și că a plecat de la avionul meu cu un zâmbet pe buze care indica mulțumire și un fel de jubilație.

Vremea proastă a făcut ca abia în 27 noiembrie, pe o zi radioasă de toamnă, să fie hotărât că vom începe zborul pe Heinkel 112. Leu Romanescu a ținut neapărat să fie prezent la pistă pentru acest debut, ceea ce a făcut să ne crească și mai mult tracul. Stătea singur de o parte,

îmbrăcat cu o scurtă de piele și asista la pregătiri, fără a se amesteca câtuși de puțin.

Ca maestru de ceremonii, Marin Ghica a hotărât că vom zbura pe grade și contingente. Primul a fost așadar Radu Dumitrescu. După ce mecanicii și maistrul l-au ajutat să urce în avion, Dumitrescu a pornit din prima dată perfect motorul și a plecat spre punctul de decolare, dar terenul moale a făcut ca înainte de a ajunge la T-u să pună avionul în bot (a stricat elicea) și zborul lui s-a terminat înainte de a fi început.

Vintilă Brătianu a plecat la rândul lui, dar „furat” puternic la decolare a rupt trenul de aterizare, elice, radiator etc.

Până aici a mers răbdarea lui Leu. Se oprește imediat zborul! Vor face dublă comandă pe Taifun, vor zbura pe PZI și dacă va fi cazul vor fi radiați de la zbor. Ce, vreți să distrugeți avioanele?... La PZI cu voi; nu e de nasul vostru un avion serios și bun.

Noi rămăsesem împietriți și ne dădeam seama că aceste două ghinioane ne-au pecetluit fără drept de apel soarta viitoare. Stăteam nemișcați cu coada între picioare, așteptând ordinele lui Marin Ghica, care momentan se întreținea de o parte cu Leu Romanescu, care gesticula furios, în timp ce Ghica părea că-i explică ceva pentru care pleda făcând gesturi convingătoare.

A durat cam un sfert de oră această convorbire, după care cu un pas mare Ghica s-a apropiat de grupul nostru. Slt. Greceanu, hai, la avionul nr. 27. Însăpăimântat, m-am dus cu Ghica la avion, neștiind ce vrea de la mine. M-a pus să mă sui în avion, s-a urcat pe aripă lângă mine, mi-a dat el însuși centurile ca să mă leg, s-a aplecat spre mine și mi-a spus:

- Dă-l în p... m... că tot avion e, tot manșă și palonier are; ascultă ce-ți spun eu!... E mai blând decât oricare. A sărit jos și a strigat la mine: Pornește motorul și încălzește! Am pornit motorul foarte ușor și îl țineam

pentru încălzire la vreo 1500 ture/min., în timp ce Ghica, ținându-și cu o mână șapca, stătea lângă avion. Când motorul a fost cald mi-a făcut semn să reduc, s-a urcat iar pe aripă și mi-a spus:

- Sunt sigur că nu mă faci de baftă; decolează liniștit și stai în aer vreo 20 de minute deasupra aerodromului evoluând cum vrei tu, dar fii mereu atent. Vreau să le rupi gura la toți. Rulează repede!

Am plecat cu avionul spre punctul de decolare, l-am pus cu botul în vânt, am băgat motorul în plin și am decolat în foarte bune condiții. Pasul la elice! Trenul de aterizare!... Buun!... Acuma radiatorul de apă!... Viraj la stânga!... Cum?... Am deja 1000 m? Formidabil!...

Îmi făcea impresia că nici n-apuc să văd un reper terestru și acesta și dispare sub mine în spate. Pe de-o parte viteza extraordinară, 450 km/oră (PZI fugea la maximum 300) dar mai ales vorbele lui Marin Ghica îmi dăduseră o ciudată liniște și bucurie de a zbura, care a determinat evoluția mea în cele 20 de minute fixate.

Am amorsat viraje pe ambele părți, mai largi, apoi mai strânse dar necesitatea de a lucra mereu cu pasul de la elice, cu radiatorul și urmărirea continuă a termometrelor de apă și ulei, intrare și ieșire, a vitezometrului, variometrului, altimetrului etc. făcea să fiu mereu ocupat cu ceva, lucru care îmi dădea impresia că poezia aviației, când puteai să te uiți în jurul tău, sus și jos, pentru a te pătrunde de minunea frumuseților oferite de zbor, s-a dus și zborul de acum devine o profesie complicată și grea, încetând a mai fi, cum fusese până acum pentru mine... o adevărată artă.

Mai ales viteza neobișnuită pentru mine mă obliga să fiu atent la sol ca să nu mă îndepărtez prea tare de aerodrom, pentru a rămâne în recomandările lui Ghica.

Mi-am luat inima în dinți, m-am întors la aerodrom în ușor picaj 450... 500... 550... motor mai mult... am trecut ca un bolid deasupra aerodromului la 100m înălțime, am

tras în sus ușor într-un tonou lent pe stânga în urcare, care a ieșit perfect. Manșa cam dură și reacția laterală leneșă față de PZI; în schimb foarte sensibil la înclinare laterală.

Va trebui să țin seama de aceste caracteristici.

Acum acrobația cea mare!... Aterizare... Fac la 500 în un tur de pistă larg în care scot trenul și radiatorul, dar... unde dracu e T-ul de aterizare?

Mă uit pe tot aerodromul... nu e nicăieri... mi se trage de jos rachetă roșu verde; Atenție mărită, liber la aterizare... și atunci văd...

Se schimbase direcția vântului și T-ul era în călătorie... Se instala acum pe latura de la calea ferată. Mai fac un tur de pistă, tot cu roțile afară, mă aranjez pe direcție dar când mă uit spre aerodrom constat că e imposibil să-l văd. Ratez aterizarea, pun motorul în plin, trec deasupra lui cu un soare în față care face ca parbrizul rotunjit al cabinei să pară un incendiu de scânteii, sclipiri, fulgere, făcând imposibilă vizibilitatea înainte.

Destul de contrariat, mă pun din nou pe direcția de aterizare și de data aceasta vin jos de tot, tras de un ralenti al motorului mărit bine, ajung la marginea aerodromului, trece calea ferată pe sub mine, reduc imediat motorul complet și pun roțile jos foarte scurt. Încet, avionul se oprește fără frâne, dar lucrat cu piciorul, ceea ce iarăși e bine de reținut și cu puțin motor rulez spre hangarul escadrilei mele. Mi-am adus aminte că Ghica mi-a spus: Rulează repede! Știam de ce! Rulând repede avionul trece prin inerție peste locuri mai moi, unde nu e bine să încerci să-l scoți cu motor mult, de teamă de a-l pune în bot.

În sfârșit, aduc avionul la pista betonată și, la semnul maistrului tai contactul. Primul care a fost lângă mine a fost Marin Ghica.

- Du-te la domnul comandor Romanescu, dar nu-i spune că nu vedeai nimic la aterizare... Își dăduse seama perfect.



- De ce-ai ratat aterizarea domnule sublocotenent?

- Domnule comandor, vin de la PZI. Cu acesta se aterizează numai pe roți în limită de viteză și în oglindă; la prima încercare mi-am dat seama că Heinkel-ul cere o altfel de aterizare și am venit în limită, cu ralanti mult mărit pentru a ateriza scurt, prin reducerea motorului.

- Foarte bine, dar să știi că nu este permis să razmottezi aerodromul... N-avem nevoie de circ aici!... Te felicit și de azi înainte începi antrenamentul pe Heinkel după cum îți va spune Ghica.

Căpitanul Ghica, care insistase morțiș să fiu și eu lăsat să zbor, își asumase în final răspunderea în fața lui Romanescu spunând:

- Dacă Greceanu rupe avionul răspund eu și-l plătesc eu!...

Astfel îl convinsese pe Romanescu să încerce și cu mine.

Ghica mi-a strâns mâna și m-a felicitat, iar colegii m-au primit cu mult entuziasm căci spălasem rușinea bobocilor și în felul acesta se evita scoaterea noastră de la Heinkel pentru a fi trimiși la Grupul 12 PZI.

Nu e nevoie să vă spun că Marin Ghica, care-l cunoștea foarte bine pe Leu Romanescu, peste o săptămână de antrenament și dădăceală a dat drumul și celorlalți pe Heinkel, fără să mai fi avut nicio problemă.

În felul acesta, în Grupul 5, la escadrila 52 vânătoare am început un nou antrenament pe Heinkel, făcând ture de pistă, maniabilități, acrobație (Heinkel-ul făcea numai acrobație lentă, nu era PZI), formație în trei și exerciții de luptă și tragere în țintă terestră.

M-am obișnuit cu Heinkel-ul destul de repede, dar nu pot spune că e un avion care mi-a plăcut din cale-afară. Foarte multe comenzi manuale, vizibilitate discutabilă, cam leneș la urcare, putere de foc destul de redusă și pretențios la aterizare. Avionul avea ușurință la capotare și

aceasta îl omorâse pe fostul comandant al escadrilei de experiențe Tomulescu.

În timp ce făceam antrenament pe Heinkel la escadrila 52, un adjutant pe nume Laza, intrat în vrie involuntară, din cauza presiunii care l-a împiedicat de a lucra rațional (înălțime avea), cu toate indicațiile date prin radio, s-a dus până în pământ fără să poată scoate din vrie.

\* \* \*

În conformitate cu înțelegerile internaționale intervenite între generalul Antonescu și Germania, în iminența conflictului cu Rusia, în țara noastră în luna noiembrie a sosit așa numita Divizie de instruire a generalului Hansen. Această divizie era numai cu numele divizie, căci în realitate comporta efective mult mai mari decât a III-a divizie completă. Și erau trupe în special motorizate și blindate, cu un stat major care cuprindea mulți generali și ofițeri superiori, care în realitate constituiau o garnizoană în București, cu destinația de a asigura ca politica progermană să nu fie contracarată sau compromisă de cine știe ce opoziție a stângii.

Trebuie să recunosc că abia atunci am înțeles ce înseamnă o armată modernă și perfect instruită, ce înseamnă armata germană și care este explicația tuturor evenimentelor militare de care luasem cunoștință în Europa.

Când au apărut la „Bufet”<sup>9</sup> aceste unități, precedate de o companie de motocicliști, mulți trecători, deși nu aveau o simpatie deosebită pentru nemți, s-au pomenit aplaudând și ovaționând ca în fața unui mare spectacol sau ca la o mare paradă.

Coloanele erau constituite pe rânduri de câte 10 motocicliști care mergeau cu o viteză destul de mare. Dacă

---

9 Restaurant renumit, la Șosea, în anii 1930-1950.

te-ai fi uitat pe rânduri sau pe coloane, n-ai fi văzut o singură roată cu 1 cm mai înainte sau în urma celorlalte, o singură cută de la impermeabilul vreunui motociclist nu era aranjată altfel decât a celuiilalt; nicio cizmă nu era pusă altfel pe pedală; parcă și praful de pe căștile lor era depus la toți omogen.

Dacă te-ai fi uitat la fețele lor, aveai impresia că seamănă leit unul cu altul, atât erau de identici, de la poziția corpului și până la privire.

Era o demonstrație de forță atât de uluitoare încât am avut un sentiment de covârșitoare nimicnicie în fața a ceea ce vedeam. Acest sentiment a durat foarte multă vreme și a trebuit să intru foarte adânc în dansul macabru al războiului pentru a ajunge să consider că suntem la fel de tari ca și ei, ba poate că în anumite privințe am reușit să-i depășim pe propriul lor teren.

Intrarea diviziei lui Hansen în București și preluarea comandai flotilei de către Romanescu au fost două evenimente importante în formarea noastră ca viitori luptători.

Odată cu venirea diviziei germane, pe aerodromul Pipera au trebuit eliberate două hangare mari pentru a primi două unități germane: una de bombardament ușor și una de vânătoare. În două ore, acest aerodrom, și așa destul de mic, a fost invadat de o masă atât de mare de avioane, încât stăteau unul lângă altul și ocupau tot conturul aerodromului. Grupul de bombardament (în realitate erau avioane de recunoaștere îndepărtată și bombardament) avea avioane Dornier 17 și Heinkel 29. Grupul de vânătoare - de care mă voi ocupa mai mult - era dotat cu avioane Messerschmitt 109 F.

Chiar din ziua sosirii lor, după alimentare, avioanele de recunoaștere îndepărtată au început să decoleze în misiuni de război, plecând de dimineață în zori și întorcându-se de multe ori seara. Când am aflat unde anume mergeau nu ne-a venit a crede... În Creta... Căci pe

vremea respectivă Germania era în război cu Grecia.

Clădirile cele mai frumoase ale flotei fuseseră cedate nemților și peste toate parterele de flori și boschete atât de îngrijite acum trecuseră tot felul de mașini, camioane, cisterne și stații radio. Totul a fost împânzit cât ai bate din palme cu cabluri telefonice cauciucate, cu antene de transmisiuni radio, cu mașini și motociclete, iar culoarea gri-verde a întregii armate și a materialului german înecase în întregime albastrul tradițional al aviației române.

Flotila s-a mutat într-o clădire mică a centrului de instrucție, dar mai păstrasem hangare suficiente pentru a adăposti avioanele noastre.

Grupul german de vânătoare care venise era comandat de un maior german cu numele de Handrick. Acesta era cel mai splendid exemplar de Siegfried germanic pe care l-am văzut. Campion olimpic în anul 1936 la pentatlon modern, în uniformă de aviator, cu cei 1,95 în înălțime ai lui, părea coborât direct din legenda Niebelungilor și transpus în zilele noastre.

Una din escadrilele lui, comandată de căpitanul Hörnig, venea „în refacere”, direct din luptă din Canalul Mânecii. Mă uitam la avioanele acestei escadrile și mă simțeam foarte mic în fața acestor avioane și mai ales a acestor aviatori care de mai bine de un an se băteau și fuseseră victorioși asupra unui inamic foarte serios, cum era aviația engleză. Avioanele aveau vopsea uzată și mătuită, iar la gurile mitralierelor de capotă vopsea era arsă și înnegrită de cât se trăsesse cu ele.

Messerschmitt-urile românești, din care două escadrile, 57 și 58, fuseseră deja montate la AS AM și apăruseră pe platforma Grupului 7 Vânătoare, comandat de lt. cdor. Alexandru Popișteanu, erau noi și strălucitoare și constituiseră pentru toți piloții flotei o noutate și o curiozitate care zile de-a rândul transformase platforma Grupului 7 în loc de pelerinaj, spre indignarea lui

Popișteanu. Toată lumea privea acest avion și îl examina cu admirație și respect, căci era, atunci, cel mai bun și mai rapid avion de vânătoare din lume, și această superioritate necontestată se confirmase, fără drept de apel, direct în luptă cu o aviație care fusese multă vreme considerată cea mai bună din lume.

\* \* \*

În noaptea de 9 spre 10 noiembrie 1940, a avut loc memorabilul cutremur de pământ care a avariat un număr mare de clădiri din București și din alte localități și a provocat prăbușirea blocului Carlton din capitală. Chiar în noaptea aceea am văzut dărâmăturile sinistre ale blocului sub care, din cauza inconstienței legionarilor, și-au găsit moarte peste 400 de oameni. Nemții au încercat să facă un tunel din strada Regală, prin care să salveze supraviețuitorii din subsolul blocului Carlton, dar dimineața au venit așa-zisele echipe de sacrificiu ale legionarilor, care, cântând „Garda și Căpitanul” au început din „vârful grămezii” să ia cărămidă cu cărămidă. Până la subsol a durat mai bine de o lună, timp în care bineînțeles, toți supraviețuitorii au murit asfixiați și înecați.

\* \* \*

Când a început zborul pe Messerschmitt 109 (câteva zile înainte de venirea în țară a diviziei Hansen) primii care au zburat au fost cei mai buni, cei mai experimentați piloți ai flotei, care încadrau de altfel Grupul 7 Vânătoare: Pufi Popescu, fost campion mondial de acrobație câțiva ani de-a rândul, Alexandru Popișteanu, Ion Milu, Burileanu, Victor Stănescu, Tiberiu Stănescu, Dan Scurtu, Florin Alexiu, apoi generația mai tânără - Ștefan Greceanu, Nicu Polizu și alții.

Dar fiecare zi aducea noi incidente și accidente de zbor, mai ales la decolare, căci motorul Daimler-Benz cu cei 1500 CP avea cuplul foarte puternic, iar calea foarte îngustă a trenului de aterizare făcea ca avionul să aibă o tendință foarte pronunțată de „a fura” la stânga la punerea motorului în plin și mai ales după ce ridica coada.

Odată decolat avionul era cu adevărat divin. Părea o săgeată pe care nici nu o puteai urmări cu ochii atât de fulgerătoare era viteza lui de trecere deasupra aerodromului. La înălțime nu-ți venea să crezi că un avion pilotat de un om poate avea atâta suverană stăpânire asupra celor trei dimensiuni ale spațiului și o viteză care depășea de două ori viteza PZL-ului pe care noi, ani de-a rândul, îl considerasem idolul nostru ca avion de vânătoare.

Piloții de care am vorbit mai sus, de la Messerschmitt, erau departe de a fi suficienți pentru a acoperi efectivul de ordine de bătaie a Grupului.

În felul acesta într-o zi cpt. Trandafirescu, căruia noi îi ziceam „Lampă” căci înjura numai de „lampa mă-sii”, a trecut de cealaltă parte a aerodromului să facă un prim zbor pe Messerschmitt. L-a rupt la decolare și avionul rupt a luat calea ASAM-ului pentru a fi reparat de urgență (se pare că ASAM-ul primise în cantitate suficientă dispozitivele de fabrică și piesele de schimb pentru Messerschmitt). La întoarcere toată suflarea zburătoare a Grupului 5 l-a înconjurat pe Lampă ca să ne spună cum e Messerschmitt-ul. „Nu știu căci n-am apucat să zbor. Ceea ce știu este că punerea motorului în plin te smulge de te lipește cu capul de blindajul din spate și mai știu că are o tendință foarte puternică de a fura la decolare, încât eu nu l-am putut stăpâni... Cred că n-am să mai încerc niciodată”.

Cuvintele lui Trandafirescu m-au impresionat profund, cu atât mai mult cu cât incidentele la Grupul 7 se succedau destul de frecvent. Messerschmitt-ul era un

balaur ale cărui pretenții depășeau chiar posibilitățile celor mai experimentați și mai buni piloți ai celei mai bune flote de vânătoare a României. Probabil noi românii nu aveam avioane de tranziție până la asemenea balauri, căci saltul de la avioane de clasa PZI - aripă sus, tren fix, elice fără pas variabil și fără flapsuri - era prea mare până la avioane de clasa Messerschmitt și nu putea fi depășit fără un antrenament de cel puțin 50 - 100 de ore de zbor pe Heinkel și de lucru în decolări și aterizări. Or, grupul de Heinkel era prea recent, astfel că nimeni nu depășise 20 ore de zbor. Eu reușisem abia să realizez 7 ore pe Heinkel. E adevărat că era iarnă și zborul era condiționat de vreme și de teren.

La un moment dat zborul s-a întrerupt complet din cauza unor căderi masive de zăpadă care până în ianuarie 1941 au făcut ca vremea și terenul să fie realmente impracticabile pentru zborul vânătoarei.

Dornier-urile germane, care veneau și plecau, făcuseră urme adânci pe teren și a trebuit să se intervină cu utilaje grele de nivelare pentru a menține cât de cât practicabil acest mic aerodrom, aproape intraurban, iar situația flotei de vânătoare din punct de vedere al zborului era dintre cele mai precare, cu atât mai mult cu cât războiul bătea la ușă.

În acest timp ASAM-ul lucra din plin. Toate avioanele avariate ale Grupului 7 fuseseră aduse din nou la escadrilele lor, ba mai mult de atât, se montase și a treia escadrilă de Messerschmitt, cu avioane de un tip puțin mai recent, E 7, în timp ce avioanele escadrilelor 57 și 58 erau E 3.

\* \* \*

Exact în această perioadă s-a declanșat unul dintre cele mai dementiale și mai ridicole capitole din istoria României rămase în istoria acestei epoci sub denumirea de

„Rebeliunea legionară”.

Comportamentul sub orice critică al legionarilor cu ocazia consecințelor cutremurului catastrofal din noiembrie 1940, completa lor ineficiență, care se demonstra în rezolvarea tuturor problemelor mari și importante, făcuse ca dezorganizarea să domnească în toate instituțiile, totul să meargă prost.

Armata germană primise ordine în sensul de a se pune la dispoziția lui Antonescu pentru a concura la restabilirea ordinii. Antonescu a mulțumit dar a refuzat, afirmând că armata română este perfect disciplinată și în măsură să restabilească ordinea în câteva zile. Ordinea a fost restabilită, vârfurile organizației au fost nevoite să fugă peste hotare; o parte au fost puși sub stare de arest sau mai târziu băgați în unități de reabilitare pe front.

Antonescu a câștigat un mare prestigiu intern și greutate în politica externă și mai ales în fața lui Hitler autoritatea lui a crescut simțitor.

\* \* \*

Zilele au trecut, iarna odată cu ele și la 1 martie 1941 un ofițer din Grupul 5 m-a întrebat de dimineață dacă am citit ordinul de zi al flotilei, care se afișa într-un loc special al comandamentului de câte ori era cazul (teoretic, toate cadrele trebuiau să citească aceste ordine de zi când apăreau – în ultima perioadă aproape zilnic).

- Nu, nu l-am citit.
- Du-te și-l citește, mi-a spus zâmbind, și ai să vezi că e destul de interesant.

M-am dus într-un suflet și când am ajuns să-l citesc am avut impresia că mi-a dat cineva cu o măciucă în cap. Ordinul de zi cuprindea înființarea escadrilei 56 vânătoare din Grupul 7 sub comanda căpitanului aviator Constantin Gheorghian. Dedesubt erau trecuți ofițerii și subofițerii



care urmau să formeze această nouă escadrilă. Al patrulea pe listă, în ordinea gradelor și a vechimii, eram eu.

Nu vreau să se înțeleagă că vreau să par modest sau că eram fricos. Nici una nici alta nu ar fi adevărate, dar de data aceasta cu adevărat am socotit cu toată mintea mea că se făcuse o mare greșeală, pentru că eu eram un pilot mult prea puțin antrenat pe avioane moderne pentru a avea o șansă acolo unde se mai văzuseră atâția, mult mai buni ca mine, eșuând. Mai era și chestiunea de carieră în aviație. Îmi dădeam seama că eu sunt ceea ce numeam noi în argoul aerodromului, un pilot „pompat”, adică într-un timp foarte scurt (asta înseamnă nu zile ci ore de zbor) eu trecusem de la unul la altul, pe tot felul de avioane, fără a mă putea antrena serios pe vreunul din ele și ajunseseam printr-un noroc la Heinkel 112, unde consideram că trebuie să rămân mai multă vreme pentru a trece pilotajul lui în reflexe, a-l putea stăpâni prin automatisme, în absolut orice situație de zbor, așa cum stăpânești automat mersul pe jos. A părăsi Heinkelul și a mă duce la Messerschmitt însemna o mare greșeală pedagogică și riscul era compromiterea carierei de pilot militar, căci față de un ofițer tânăr nimeni n-ar fi acordat creditul ce se cuvenea celor care se afirmaseră de mult în aviație, ca Trandafirescu (Lampă). În ceea ce mă privește, consideram că șansele mele de a reuși acolo unde piloți de categoria lui Trandafirescu eșuaseră erau nule.

Și mai era o problemă. Războiul era o chestiune de zile. Să plec pe front, presupunând prin absurd că aș fi reușit să zbor pe Messerschmitt, călare pe un avion pe care să n-am decât o oră-două de zbor, ar fi însemnat să devin o victimă sigură a primei lupte, în care voi pilota ca un începător, un avion pe care nu-l stăpâneam, oricât de bun ar fi el.

Nu-mi era deloc agreabil demersul pe care consideram că era de datoria mea să-l fac, dar cea mai elementară conștiință profesională, instinctul de

conservare și interesul pentru viitor mă îndemnau să trec peste amorul propriu și să vorbesc cu Marin Ghica, iar la nevoie chiar cu Leu Romanescu.

Ghica probabil că se aștepta la vizita mea; m-a primit foarte bine, m-a lăsat să spun tot ce aveam de spus, să-mi vărs focul și să încerc să mă exprim, ascultând în tăcere și cu atenție.

- Domnule căpitan, mi-ați pus manșa în mână, m-ați făcut pilot și tot datorită dumneavoastră am ajuns chipurile pilot de vânătoare, vă rog, doar o jumătate de ceas, renunțați la gradele militare și dați-mi voie să vă vorbesc de la om la om, adică să discutăm și să nu ne rezumăm la ordine și execuție. Am simțit de la început, soarta a vrut să simt în continuare și simt și acum bunăvoința și încrederea pe care mi le acordați. Știu perfect de bine că numirea mea la escadrila 56 Messerschmitt este opera dumneavoastră. Credeți-mă că sunt mai mult decât mândru de încrederea pe care mi-o acordați. Dar... oare într-adevăr justific eu încrederea? Nu o fi o exagerare? Dacă dau greș?

V-ați întrebat vreodată ce se întâmplă - pentru mine - dacă dau chix?... Sunt un pilot pompat! Dacă cpt. Trandafirescu a dat greș, credeți într-adevăr că eu, la antrenamentul ridicol pe care-l am pe Heinkel 112, am vreo șansă?

Vine războiul! De ce nu mă păstrați în escadrila dumneavoastră?... Să ne batem unul lângă celălalt... V-aș fi un bun subaltern... îmi pot permite să vă spun, cu ocazia concordatului solicitat, că pentru dumneavoastră am, în afară de respect și admirație, o reală afecțiune și am avut impresia - vă rog să mă iertați - că acest sentiment e reciproc.

Toată lumea spune că sunteți „dur”... Pentru această duritate eu vă admir, căci știu ce se ascunde sub ea și ce greu e să-ți impui zi de zi și ceas de ceas, ani de-a rândul o față voită.

Intervenți pe lângă domnul comandor să modifice ordinul de zi și să mă lase la escadrila 52 vânătoare.

- Ai terminat?

- Da.

- Ascultă, Greceanule! Sunt instructor de zbor înainte chiar de a fi pilot de vânătoare. M-am condus întotdeauna după un oarecare fler și nu m-am înșelat. Cred că tu ai însușiri care fac ca Messerschmitt-ul să nu fie o problemă insolubilă. Sigur, nu e ușor și-ți va fi necesară mobilizarea tuturor resurselor de care dispui. Le ai! Ești un pilot pompat, e adevărat, dar, numai pentru această împrejurare, ăsta este avantajul tău. A te antrena foarte temeinic pe Heinkel 112 ți-ar da niște deformări și automatisme care ți-ar face mai problematică trecerea pe 109. Trandafirescu era prea antrenat pe Heinkel 112 pentru a trece fără probleme pe Messerschmitt... De-aia a dat greș... Nu vreau să scad cu nimic valoarea incontestabilă a antrenamentului, dar asta e valabil pentru avionul pe care urmează să rămâi și să lupți și să fii mai bun decât adversarul. Pe avioanele de tranziție trebuie să treci repede pentru a nu fi deformat de ele.

Messerschmitt-ul este actualmente cel mai bun avion de vânătoare care există. Când va începe războiul - dacă război va fi - trebuie să fii deja suficient de stăpân pe cel mai bun avion, căci ăsta este un atu în plus în luptă... și apoi, încetăm armistițiul! E ordin și trebuie să execuți!... De mâine dimineată la ora 7:00 te prezinți la Grupul 7 la dl. comandor Alexandru Popișteanu și la căpitan Gheorghian, comandantul escadrilei 56. E inutil să te duci la comandantul flotilei căci dl. comandor Romanescu nu va reveni asupra ordinului dat.

Îți mai dau un sfat, Popișteanu e un om puțin bizar, încearcă și găsește în el ceea ce alții nu vor putea vedea! Cu asta am terminat. Îți doresc succes și să vii să-mi povestesti impresiile tale după primele zboruri.

- Dle căpitan, vă rog să mă iertați, dar de ce nu

mergeți dv. la Messerschmitt? Aveți de zece ori experiența mea, calitățile pe care nimeni nu le contestă și deci toate atuurile pentru a deveni un comandant de escadrilă pe Messerschmitt...

- Asta nu te privește pe dumneata! Așa cum știu perfect de bine care sunt posibilitățile fiecăruia, le cunosc și pe ale mele. Du-te unde ai primit ordin, fii serios și disciplinat și nu uita că în profesia de pilot militar de vânătoare nu este loc pentru nici un fel de mediocritate. Războiul este un examen greu și lung pe care nu-l trec decât cei foarte buni, iar vechea mentalitate, conform căreia trebuie să fii puțin trăsnit ca să fii aviator, nu mai are nici un fel de temeii. Din contră, nu vor reuși în aviație și mai ales în vânătoare și cu atât mai mult în luptă, decât cei care au capul foarte bine înșurubat pe umeri, cu simț de cinste și onoare, bine educați și cu un dram de noroc, care și el poate fi ajutat. Du-te și zboară pe Messerschmitt și îți promit că dacă după o săptămână vei vrea să te întorci la escadrila 52, vei veni înapoi.

Cu aceasta mi-am luat rămas bun de la Marin Ghica și m-am despărțit de el. El intrase în cariera mea de zbor din întâmplare, soarta și voința lui îmi dirijaseră pașii importanți și acum ieșea din viața mea tot din voința lui, pentru a-mi elibera aripile viitoare, pentru a da drumul la hățurile pe care simțea că nu le mai poate ține el.

Mă rugam lui Dumnezeu să nu fi greșit instructorul meu Marin Ghica.

În ziua de 6 martie 1941 ne-am prezentat pe latura de nord a aerodromului Pipera, la cele 3 hangare ale Grupului 7 Vânătoare.

Toți eram profund emoționați - mai ales eu în urma conversației ce o avusesem cu Ghica - căci treceam în grup pe lângă avioanele cu care urma în curând să ne batem în război, acei balauri care se dovediseră a cere greu tribut celor care se încumetau să-l încalece.

Cunoșteam pe piloții mai vechi ai grupului - nu mult

mai vechi, dar totuși nume de care auziserăm încă din școala militară: Milu, Burileanu, Scurtu, Manoliu, Polizu, Alexiu, Pufi Popescu, Vasiliu etc.

Popișteanu își avea biroul de comandă al grupului în hangarul Escadrilei 57 Vânătoare.

Cu mine mai era Radu Dumitrescu, Vintilă Brătianu, Ion Mucenica, Gheorghe Lungulescu care făcea cuplu inseparabil cu Tiberiu Vinca, Ion Panait, Ion Mălăcescu; Condruț Igescu, Mitrea, Barhatea ș.a. rămăseseră la Grupul 5.

Adunați în fața birourilor escadrilei 57, așteptam pe Popișteanu (nu încăpeam toți în biroul lui). Când am fost gata, am fost lăsați să așteptăm puțin - ca să ne roadem frâul - după care a apărut cunoscutul comandor Alexandru Popișteanu. Destul de mic de statură, îndesat, cu o mutră de babă șmecheră, purta o uniformă croită cam după moda militară englezească și o eternă cravașă în mână.

Ne-am prezentat pe rând, militărește, iar Popișteanu a dat mâna cu fiecare, după care a luat o figură surprinsă:

- Cred că n-am auzit bine... Vă rog să mă scuzați, dar sunt cam tare de urechi, s-o luăm de la început. Cum spui dumneata că te cheamă?

- Domnule comandor am onoarea să mă prezint: lt. av. Dumitrescu Radu.

- Dumitrescu, Dumitrescu - de ce ai venit dle la grupul Messerschmitt?

- ?!?... Domnule comandor, am primit ordin.

- Lasă că mai vorbim noi... Dumneata?

- Domnule comandor, am onoarea să mă prezint: sit. av. Brătianu Vintilă.

- Bine, așa mai merge... Câte ore ai pe Heinkel 112?

- 4 ore de zbor.

- Atât?... Dar dumneata?

- Am onoarea să mă prezint: sit. av. Greceanu

Tudor.

- Câte ore pe Heinkel?

- 6 ore.

- Dumneata?... Și astfel interogatoriul a mers până la ultimul.

După ce s-a terminat, Popișteanu s-a uitat la noi zâmbind, apoi a lăsat un lung moment să treacă, oprindu-se în fața fiecăruia dintre noi, examinându-ne cu atenție, dând din cap și trecând la următorul parcă din ce în ce mai supărat.

Când a terminat ne-a ținut aproape textual următorul discurs:

- Ce căutați, domnilor, la Grupul 7 Vânătoare? Grupul 7 Vânătoare este o unitate serioasă cu avioane de vânătoare de-adevărat. Ce? Credeți că este o unitate de domnișoare? Vă dați seama ce faceți domnilor? Vi s-a urât cu viața? Credeți că se poate zbura pe Messerschmitt 109 cu 5 - 6 ore pe târlia aia de Heinkel? Asta e sinucidere curată!... Duceți-vă la cine v-a trimis... spuneți-i să nu-și bată joc de dumneavoastră și de viața dumneavoastră... Treceți la aviația sanitară sau de observație, că altfel riscați prea mult. Și apoi, ia stați un pic! Ce căutați în aviație, domnilor? Vi se pare că oricine poate fi aviator? Ia-auzi! Lungulescu în aviație, și încă vânător. Vinca aviator... Mălăcescu, Panait... Păi e posibil așa ceva domnilor? Pe vremea mea nu intra în aviație decât cine avea cât decât un nume: Oculeanu, Popișteanu, Zorileanu, Pantazi. Voi nu vedeți că nu se poate? Lungulescu, Vinca, Mălăcescu, Panait în aviație... E posibil?... Vai ce vremuri am ajuns! Dar în definitiv ce mă interesează pe mine, domnule... Dacă v-a trimis flotila trebuie să vă primesc, ce să fac?

Tensiunea și o oarecare revoltă crescuse în noi - și în mine - față de această primire, la care nu ne așteptam.

Am luat cuvântul.

- Domnule comandor, vă rog să-mi scuzați

intervenția, dar trebuie să vă spun înainte de a ne întoarce – cum ați spus, „la cine ne-a trimis” – că noi nu suntem aici de capul nostru; am venit ca niște militari disciplinați pentru a executa un ordin, care, după primirea pe care ne-ați rezervat-o, nu ne face nicio plăcere. Mai vreau să vă amintesc că în aviația română s-au făcut mai cunoscuți chiar decât Popișteanu, Oculeanu, Zorileanu, nume ca Romeo Popescu, Pufi Popescu, Papană, Burdușoiu, oameni care au transformat nume banale în celebritate, prin valoare, curaj și pricepere, așa că Lungulescu, Vinca, Mălăcescu, vor însemna poate cândva chiar mai mult decât toți Zorilenii la un loc. Bineînțeles că nu dorim să ne impunem unde nu suntem bineveniți. Nu știu ce vor face camarazii mei, dar eu am onoarea să vă salut, mă întorc la „cel care m-a trimis”.

- Ia te uită! Te-ai supărat domnule sublocotenent?... Asta ar însemna că s-ar putea să ai stofă de pilot de vânătoare. Bine! Văd că-mi bat gura de pomană și nu puteți înțelege bunele mele intenții față de viața dumneavoastră... în definitiv aveți dreptate, ați venit aici la ordin și sunteți niște nevinovați. Dacă acceptați să vă sinucideți, vă privește... Maistru Baci... scoate trei avioane la linie, pornește motoarele și încălzește-le. Eu mă duc în birou căci mi-e groază să asist. Peste 15 minute voi ieși în gura hangarului să văd trei sonde ca cele de la Moreni, arzând în mijlocul terenului. Adio!

Observasem cu destulă nedumerire și indignare că în tot timpul cât a durat acest „dialog” toți cei care asistaseră – ofițeri, subofițeri, maiștri din cadrele vechi ale Grupului 7 se țineau de burtă de râs, iar îndată după plecarea lui Popișteanu au tăbărit pe noi tot râzând, pentru a ne pune în temă. Aveam doi buni prieteni printre ei, pe Ștefan (Beby) Greceanu, care-mi era cumva rudă, și pe Nicu Polizu, cu care făcusem școala.

- Bine, măi fraiere, tu nu-l știai pe Popicu? Nu te lua după gura lui, mă! La toți ne-a făcut la fel, mă. Vrea să

vă ambiționeze și să schimbe centrul de greutate al preocupărilor voastre de la „tracul” inerent primului zbor pe Messerschmitt.

- Bine, mă, dar asta-i manieră de a primi personal navigant nou?

- Mă, ascultă-mă pe mine! Toată lumea spune că Popicu e nebun; poate are el o lampă arsă, dar o să vă convingeți că are suflet de aur și un gen de umor cam bizar și neașteptat, dar e un om excepțional. De altfel dacă vă trece prin cap să mergeți la Leu o să vedeți că vă ia peste picior și... ordinul e ordin.

- Bine, mă Nicule, dar ce putem face? Să încercăm să zburăm?... Poate merge totul bine... dar dacă nu merge? Tu nu vezi că Popișteanu și-a menajat posibilitatea de a ne face răspunzători de orice eventual accident?

- Fii mă serios! Cum poți să-ți închipui că Popicu nu cunoștea perfect lista noilor piloți? Pot să te asigur că a discutat om cu om pe fiecare dintre voi și că a stat despre fiecare de vorbă, nu numai cu Leu Romanescu ci și cu comandantul lui vechi de escadrilă, cu Miclescu și cu Stănescu de la antrenament. Vă știe acum pe fiecare câți dinți aveți în gură și a fost personal de acord cu fiecare dintre voi. Dați-i drumul la zbor fără nicio teamă și mai târziu o să vedeți cine e Popicu și în ce ape se scaldă.

- Mă, Messerschmitt-ul a băgat spaima în toată lumea, ce fel de avion e și care e pretenția lui cea hotărâtoare?

- Messerschmitt-ul e un avion minunat! Nu aveam mai multe ore ca tine pe Heinkel 112 când am trecut pe el. Are o singură slăbiciune: decolarea are un cuplu motor pe stânga fantastic și trebuie ținut cu picior la dreapta aproape la refuz. Pune motorul progresiv și ridică coada repede. După ce ai ridicat coada nu mai ai nicio problemă, dacă-l ții bine și hotărât - chiar până la fund - cu picior pe dreapta. La aterizare, atenție la evitarea derapajului... Încolo nimic special. După decolare nu uita un palier lung



ca să intri în viteză, pune pasul pe automat, închide radiatoarele, bagă imediat trenul și flapsurile și după aia poți să-l tragi cu crăcii pe pereți... O să-ți placă.

Asta e tot ce am putut obține ca instructaj, pentru a putea zbura pe cel mai rapid și modern avion din lume la ora aceea. Nu știam nici măcar cum arată cabina pe dinăuntru, indicațiile normale ale instrumentelor de bord, comenzile pentru tren, flapsurile, radiatoarele, stabilizator, benzină, radio, armament, oxigen, compas, largare, centuri. Nu văzusem avionul decât pe dinafară.

Cu căpitanul Gheorghian am luat contact cu cinci minute înainte de a fi gata de zbor și a rămas să stăm de vorbă cu el mai amănunțit după ce ne vom întoarce de la zbor... de la tentativa de zbor.

În timp ce eu vorbeam cu Nicu Polizu, maistrul Baci, maistrul șef al escadrilei 57 și Mișu Ionescu pregăteau într-adevăr trei avioane pentru zbor. Deja motoarele erau pornite și se încălzeau, parcă spărgând nuci, cum spuneam noi.

Într-o scurtă convorbire cu colegii mei de aventură, a rămas ca primii trei care zboară să fie Vintilă Brătianu, Ion Mucenica și cu mine. Consideram că în urma faptului că ridicasem clonțul, era de datoria mea să fac primul pas în materie de zbor. Ce o fi, o fi!

Când m-am apropiat de avionul care-mi era destinat, însoțit de Nicu Polizu și Beby Greceanu, am făcut maistrului semn de tăierea contactului. S-a dat jos, m-am urcat în locul lui în carlingă, Beby Greceanu pe o aripă și Nicu Polizu pe cealaltă și au început să-mi dea toate indicațiile necesare pentru cunoașterea aparaturii, a manetelor și volantelor, precum și a pozițiilor lor pentru decolare, zbor și aterizare... Aveam impresia că fac cea mai mare nebunie din viața mea. Îmi aminteam ce cunoaștere desăvârșită pretindea Marin Ghica pentru a da drumul la zbor.

Beby m-a ajutat să-mi leg parașuta, mi-a dat centurile

și când n-am mai avut nici un pretext de amânare, au coborât amândoi, iar eu am făcut semn mecanicilor să dea drumul la manivelă. Ca într-un vis absurd, am cuplat elicea după injecția de eter iar motorul a pornit la sfert. Era cald, așa că nu aveam motiv de întârziere, am tras odată de frâne, apoi am închis zăvorul cabinei și am plecat rapid spre punctul de decolare care era pe latura de est a centrului de instrucție. Am pus cu botul în vânt și am băgat motorul în plin progresiv.

Prima impresie este că mă pocnește cu capul de blindajul din spate, atât era de mare puterea de tracțiune.

A doua impresie a fost de tendință extraordinară de a fura la stânga; amintindu-mi cele spuse de Polizu am băgat picior hotărât la dreapta; avionul a ridicat coada și tendința pe stânga a început să fie mai ușor de controlat așa că am lucrat mai fin pe palonier.

Nu știu când s-a desprins de la pământ. La 10 în am făcut un palier lung în care am băgat trenul, flapsurile, radiatoarele și am pus pasul automat. Viteza? 350. Fantastic!... Am tras în sus și nu știu când am văzut la altimetru 1.000 m.

Mi-am aruncat o privire de control asupra întregii aparaturi și a întregii cabine atât de noi pentru mine și deodată am avut ciudata impresie de „deja perfect cunoscut” ceea ce mi-a dat o liniște desăvârșită. Am urcat la 2.000 de metri și acolo am început să fac cunoștință cu avionul: 3200 de ture, boast 1,5, pas la 10, Viteza?... fantastic... 550 km/h.

Viraje, cabraje, picafe ranversare, tonou lent... Încercare de comenzi. Nu-mi venea să cred ce arăta vitezometrul și altimetrul cu variații rapide.

După o jumătate de oră de zbor, în care am trecut de câteva ori pe deasupra aerodromului, am ajuns la o stare de euforie vecină cu patologia.

Aveam impresia că m-am născut pe avionul ăsta, simțeam în el un fel de ființă vie, un adevărat prieten care-

mi înțelege stările, încearcă să mă liniștească, își supune forța și calitățile extraordinare voinței mele, mă acceptă cu bucurie și e dispus să colaboreze, cerându-mi înțelegere la nevoile lui și este dispus să fie îngăduitor cu eventualele mele stângăcii.

Am căpătat dintr-o dată convingerea – dincolo de rațiune – că ăsta e avionul meu. Cu ăsta fac corp comun, suntem o singură existență care pulsează în inima mea și în cei 1.500 de cai ai bielelor lui.

Mă simțeam extrem de bine și plin de o bucurie fără margini, nu-mi venea să merg la aterizare, ca temându-mă de o despărțire dureroasă. Zborurile viitoare nu-mi mai puneau nici un semn de întrebare. Eram absolut sigur că pe acest avion nu mi se poate întâmpla nimic. Mă simțeam atât de bine și de sigur pe el, de parcă aș fi avut 5 - 600 de ore de zbor pe un Messerschmitt 109 E... Nu-mi făceam nicio grijă privind aterizarea.

Aterizarea!?... Într-adevăr, trebuia să aterizez! Am scos roțile, am pus pe direcție, flapsurile, stabilizator, radiatoare, pasul de elice. Aerodromul se apropia... jos!... motor de susținere, aterizare scurtă și rulaj până la hangarul escadrilei 57.

M-am dezlegat în rulaj, așa că îndată ce am tăiat motorul, am deschis cabina și am coborât. Alți trei piloți mă așteptau:

- Cum e???...

- E cel mai bun avion pe care am zburat vreodată! ... Grijă mare la decolare că fură la stânga, încolo e un avion ideal.

Și au urmat ceilalți... Nici un accident! Personalul de pistă era entuziasmat și aplauda fiecare revenire ca un spectacol reușit jucat de niște actori buni pe o scenă improvizată.

Nimeni nu a coborât bagatelizând avionul sau cu o siguranță exagerată în sine. Ne dădeam toți seama că

aveam de-a face cu un avion serios care poate pune la dispoziție toate calitățile care-i făcuseră faimă în toată lumea, dar... pretinde din partea pilotului său o atenție permanentă, o înțelegere perfectă, o seriozitate fără excepții și un minimum de calități incontestabile, fără de care – asemenea unui cal de mare rasă – își poate trânti fără menajamente călărețul slab de înger sau neserios.

Așa a fost la 6 martie 1941 primul zbor pe Messerschmitt 109 E, primul contact cu acest prieten bun, care urma să-mi fie tovarăș de bine și de greu în tot timpul războiului.

Fără ca nimeni să observe – toți eram preocupați doar de activitatea de pe aerodrom și din aer – Popișteanu apăruse în gura hangarului de pe aerodrom și urmărea cu atenție toate decolările, evoluțiile și aterizările. Când s-a terminat ultimul, Popișteanu s-a întors la el în birou transmitând ordinul ca toți piloții să se prezinte la el.

Ne-am dus!... L-am găsit în biroul său, destul de gânditor, cu mutra lui de babă șmecheră, și ne-a ținut o mică vorbire:

- Domnilor n-am ce vă face... ați vrut Messerschmitt, aveți Messerschmitt; credeam că sunteți începători!... Când colo... Ce să vezi?... Ei sunt piloți de vânătoare de-adevărat!... Așa credeți voi... Eu nu!

Să știți că zborul reușit de astăzi pentru moment este o performanță de vârf... Asta trebuie lucrată cu multă seriozitate și perseverență; fără să vă intre în cap că de acum ați fumat avionul ăsta. Când vă e lumea mai dragă, vă arată el că nici pe departe nu cunoașteți încă toate pretențiile și posibilitățile lui.

Messerschmitt 109 E este cel mai bun avion de vânătoare din lume, dar numai dacă este pilotat de piloții cei mai buni din lume... Asta trebuie să devină aspirația voastră. Acest avion nu admite mediocritatea. Se războiește împotriva celor slabi când nu te aștepți; nu admite nicio miime de secundă de neatenție, nu suportă nicio greșeală,

nu ajută decât pe cei tari și buni, care știu să fie stăpâni și atunci el se supune cu credință și plăcere și vă va sluji.

Pentru zborul de astăzi, vă felicit din toată inima. Văd că meritați să intrați în Grupul 7 Vânătoare. (Leu nu greșise!) Dar odată intrați în cel mai bun grup de vânătoare al țării, aveți datoria de a vă antrena fără odihnă, fără ore, fără program, zi și noapte. Când mâncați, când citiți sau orice faceți, gândul să vă fie numai la zbor, iar când vă odihniți și dormiți să visați numai Messerschmitt, zbor și iar zbor.

La noi în unitate nu se face economie de combustibil sau de ore motor. Vreau să vă văd zburând mereu, iar programul vi-l voi face eu, așa fel ca în cel mai scurt timp să fiți suficient de antrenați pentru a intra în luptă și a supraviețui învingând.

Sunteți liberi... Puteți pleca acasă... sau la un restaurant... unde vreți. Și de mâine începe activitatea și programul de zbor de antrenament.

Am plecat; am părăsit aerodromul cu impresia îmbătătoare a unei mari duble victorii: învinsesem și-mi făcusem un aliat din Messerschmitt și învinsesem rezervele lui Popișteanu, câștigând un loc la care numai cu 48 de ore mai înainte, nici în vis nu cutezam să mă gândesc.

Știam că ambele victorii se pot transforma la cea mai mică greșală în înfrângeri, poate chiar definitive. Timpul mi-a dat dreptate, căci a doua zi de dimineață pe aerodromul Pipera s-a așternut unul din cele mai mari dolii din aviația română contemporană.

Căpitanul Pufi Popescu, as al aviației române, pilot de vânătoare, polivalent, campion mondial de acrobație și comandant al escadrilei 57 din Grupul lui Popișteanu (7 Vânătoare) s-a ciocnit în zbor în formație strânsă cu un căpitan german, Hörnig. Lui Pufi i-a zburat elicea avionului mâncând cu ea din neatenție o parte din coada lui Hörnig, care a reușit totuși să aterizeze. Nu aveau decât 200 în

înălțime și de aceea, cu toate că Pufi Popescu a încercat să se salveze cu parașuta, aceasta nu s-a putut deschide complet iar Pufi a fost făcut bucăți.

Această mare tragedie a fost un semnal de alarmă și un nou „memento” pentru toți cei care se încred prea mult în puterile și în nemurirea lor. Această din urmă credință a semănat de altfel cu mii de morminte drumul zburătorilor din lumea întreagă și voi mai avea ocazia de multe ori să semnalez, în cele ce urmează, victime ale aceluiași „icarism”, care face parte din însăși factura sufletească a zburătorilor. Ea s-a plătit de nenumărate ori cu jertfe care nu scad cu nimic respectul și venerația pentru cei dispăruți, dar trebuie să ne îndemne la o luptă permanentă și foarte grea cu propriile noastre porniri, pentru a adăuga la virtuțile zburătorilor și ale luptătorilor și pe aceea a conștiinței permanentei fragilități a omului în fața naturii și a propriilor noastre creații.

Hörnig era un pilot cu un antrenament colosal; se bătuse multă vreme contra aviației engleze în Canalul Mânecii și repurtase nenumărate victorii. Aterizarea lui cu un avion cu comenzile zdrențuite a fost o performanță extraordinară și încă o dovadă a marilor lui calități militare, umane și profesionale. Peste câteva zile, de altfel, Hörnig a comandat compania germană de onoare, care a dat din partea aviației germane ultimul onor celui mai de seamă zburător român din vremea aceea, recunoscând atât valoarea lui, cât și calitățile care îl duseseră la această celebritate. Din nici un punct de vedere Hörnig nu era superior lui Pufi și el știa și recunoștea aceasta; numai capriciul norocului făcuse ca el să scape cu viață dintr-o ciocnire care era datorată exclusiv unei greșeli a lui Pufi și în care, în situația lui Pufi Popescu, nici Dumnezeu din cer n-ar fi putut scăpa cu viață.

Comanda escadrilei 57 Vânătoare din Grupul 7 a revenit apoi lui Alex Manoliu, căpitan destul de recent, moldovean cu vorbă de cronică și un suflet blând ca o

mătușă nemăritată.

Abia pe ziua de 9 martie s-a început efectiv antrenamentul pentru noi; zboruri de aclimatizare, singuri, acrobație, lucru de tot felul, aterizări, decolări etc. Fiecare nou zbor îmi aducea tot mai multă siguranță, atât în teren și la decolare, cât și în aer. Mi-a trebuit un timp pentru a mă obișnui cu viteza – pe atunci colosală – a avionului, pentru a-i folosi în mod rațional puterea, forța ascensională, automatismele de pas, răcire, tren etc. Dar toate acestea erau doar primul act al unei cunoașteri pe care numai războiul putea să o desăvârșească.

Știam că deși zbor pe Messerschmitt sunt departe de a fi un pilot de vânătoare pe el și că, pentru a completa ceea ce-mi lipsea, trebuia ceva pe care nu-l puteam defini, care nu era în mine și nu putea veni de la alții.

Din fericire, probabil că s-au mai gândit și alții la asta, căci în ziua de 31 martie s-a suspendat activitatea pe aerodrom și am fost chemați, tot personalul navigant al Grupului 7 Vânătoare plus Leu Romanescu, la turnul de comandă al aerodromului (folosit acum de nemți).

Aici era prezent într-o sală mare tot personalul navigant al grupului de vânătoare german, cu comandantul în frunte, maior Handrick, acel zeu gotic, în preajma unui colonel plin, von Lützow<sup>10</sup>, celebru purtător al „Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schweren<sup>11</sup>” pentru multele lui victorii în Canalul Mânecii.

---

<sup>10</sup> Scris greșit în original (Lutzof): [https://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnther\\_L%C3%BCtzow](https://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnther_L%C3%BCtzow)

<sup>11</sup> Crucea de Cavaler cu frunze de stejar și spade.



Crucea de Cavaler cu frunze de stejar și spade

Din politețe a luat întâi cuvântul Leu Romanescu, care ne-a dat toate lămuririle asupra scopului acestei întruniri, apoi a luat cuvântul (cu traducător) colonelul Lützwow, apoi Handrick.

În rezumat iată despre ce era vorba: Conform înțelegerii între statul român și cel german și între comandamentele superioare ale armatei și aviației celor două state, urma să înceapă o perioadă de instruire comună de luptă, care pentru aviația de vânătoare urma să se caracterizeze prin zboruri individuale și în formație împreună cu piloți germani (ei pe avioanele lor). Urma apoi să facem antrenamente de luptă aeriană și să terminăm prin trageri în ținte terestre și aeriene la centrul de tir al aviației, la Mamaia.

A urmat imediat după aceea o repartizare a piloților și cuplarea fiecăruia cu un pilot neamț, urmând ca de a doua zi să începem lucrul.

Mie mi-a revenit un tânăr locotenent german,



Dickfeld, care avea un antrenament doar de vreo sută de ore de zbor pe Messerschmitt 109 și încă nu participase la război efectiv. Fusesse trimis pentru completarea efectivelor după pierderile suferite de unitatea lui prin luptele din Canal. Deși tânăr, tipul era foarte bine instruit și „foarte neamț”. Extrem de politicos și de amabil, mai ales după ce s-a convins că mă descurc bine în limba lui, Dickfeld a stat de vorbă cu mine vreo două ceasuri asupra felului cum eram instruiți noi, asupra bazelor instrucției noastre ca vânători și despre problemele tehnice ale avionului.

Astfel am ajuns la necesitatea de a face două schimbări esențiale; noi lucrasem până atunci după tehnica franceză, adică patrulă din 3 avioane; trebuia să trecem la patrula germană de 4 avioane, compusă la rândul ei din două celule de câte 2 avioane. Această patrulă articulată era mult mai suplă și mai modernă și corespundea mai bine cu tactica noastră de aviație de mare viteză.

A doua schimbare era de natură tehnică și consta în inversarea cursei manetei de gaze. La noi, de când am intrat în aviație și pe toate avioanele, maneta punea avionul în plin către înapoi și reducea către înainte – trebuie să recunoaștem că nu era firesc – în timp ce la nemți maneta punea motorul în plin către înainte și reducea către înapoi – așa și fuseseră construite și modificate apoi de noi pentru a fi cum eram obișnuiți. Sigur că, din punct de vedere tehnic, modificarea nu punea nici un fel de problemă, căci reveneam la construcția lui primordială, dar din punctul nostru de vedere treaba nu era așa de simplă, căci lucrul cu maneta de gaze devine un automatism – intră în reflex – și o schimbare poate da naștere la manevre inverse cu consecințe foarte grave, mai ales ținând seama că, fiind singur la bord, n-are cine să te corecteze.

Nemții ne-au dat, pentru modificarea tehnică și

pentru antrenarea pe noua formulă de pilotaj, o săptămână – termen care mi s-a părut mult prea scurt. Chiar din ziua aceea toate echipele de maiștri și mecanici erau călare pe avioane pentru a face modificarea și au lucrat toată ziua și toată noaptea, astfel că a doua zi la ora 7 dimineața toate avioanele grupului aveau manetele inversate, ralenti-urile reglate și totul gata pentru zbor. Am început zborul după această nouă formulă.

Trebuie să recunosc că, la primul tur de pistă, mi s-a părut destul de greu să mă obișnuiesc și-mi solicita o atenție concentrată și obositoare. Am făcut în ziua respectivă 6 zboruri, care au mers din ce în ce mai bine – adică mai ușor și cu mai puțină tensiune.

După scurgerea săptămânii de grație, schimbarea nu ne mai deranja atâta și am reluat legătura cu piloții nemți – eu cu Dickfeld. În fiecare dimineață, Dickfeld venea cu ordine precise și instrucțiuni amănunțite de la maiorul Handrick.

Astfel, programul consta pentru moment din zboruri și evoluții de tot felul în celulă; formație de luptă (în linie, 50 m interval). Și formație strânsă (aripă la aripă, 1 m interval) – școala celulei. Inițiativa și programul zborurilor erau acum ale nemților. Venea la mine Dickfeld și-mi spunea:

„Herr Leutnant, es ist nun 15 Minuten nach 7. In fünf Minuten genau – Start” – La început aceste 5 minute în care el se întorcea liniștit la avionul lui (cea 200 m), se pregătea, pornea motorul, încălzea și ieșea la linie cu avionul, mi s-au părut foarte scurte – cu timpul m-am obișnuit și-mi ajungeau.

Dickfeld era foarte mulțumit de mine în formație de luptă, dar mai puțin mulțumit de mine în formație strânsă, unde manifestam o oarecare rezervă având permanent în minte catastrofa lui Pufi Popescu. A trebuit să-mi mobilizez toată ambiția și într-o zi, în formație strânsă am băgat avionul meu nu la 1 m, cum cerea Dickfeld, ci am luat

capul planului lui între elicea și planul meu, așa încât distanța era acum - 1m. Nu mai spun că Dickfeld a transpirat tot timpul zborului, dar eu nu m-am mișcat de acolo, orice evoluție ar fi făcut el, până am venit la aterizare. Nici nu mai spun că și eu transpirasem, dar am scăpat de propriile mele temeri.

După aterizare, Dickfeld a venit la mine râzând și ne-am strâns mâna prietenește; el spunea că e minunat, dar că asemenea demonstrații nu sunt prudente, pentru că la 600 km la oră centimetrii sunt mai puțini decât nimic și imponderabilitățile atmosferice pot duce la cele mai grave consecințe. Așa am încheiat școala celulei.

A urmat școala celulei în 4 avioane, unde am zburat făcând celulă cu Ion Milu iar Dickfeld cu lt. Steiner.

Școala escadrilei am făcut-o în cadrul grupului nostru, emancipându-ne încet, încet de sub tutela germană și am început să participăm la sistemul de alarmă al aerodromului. Nemții ne declaraseră gata instruiți și apti pentru frontul ce urma să se deschidă.

Zborul de alarmă a fost și el o problemă. Până la 1 mai alarma a fost asigurată numai de nemți, care decolau la rachete de alarmă de exercițiu, lucru pe care noi îl priveam cu nedumerire și cu oarecare mirare. Când s-a discutat prima dată problema alarmei, nemții ne-au spus că există trei grade de alarmă:

Alarma de gradul III - avioanele la pistă cu motorul rece, mecanicii își văd de treburi, piloții în sălile de odihnă sau de instruire. Decolarea trebuie să se facă în 5 minute de la tragerea rachetei de alarmă.

Alarma de gradul II - avioanele la pistă cu motorul rece, mecanicii pe lângă avion, piloții la fel.

Alarma de gradul I - avioanele pe pistă cu motorul cald, mecanicii pe manivela bendixului, pilotul băgat în avion. Decolarea într-un minut.

Noi la început am crezut că ni se spun gogoși și că

nici în alarmă de gradul I nu se poate decola în mai puțin de 5 minute.

„Unde mi-e harta? Dă-mi casca!... Strânge-mi parașuta... N-a plecat din prima oară motorul,... Rulaj la teul de decolare... Ehehei!!”

Nemții ne-au făcut demonstrații, lăsând ca noi să tragem racheta de declanșare a alarmei... și-am avut ocazia să constatăm că niciodată nu au decolat în timp mai lung decât cel prescris, ba „chiar de multe ori sub termenul dat.

Ne-au precizat că în caz de alarmă se oprește instantaneu orice aterizare sau decolare pe aerodrom, iar la alarma de gradul I avionul decolează chiar de-a curmezișul direcției de decolare, fără a mai ține seama de nimic, nici de vânt, nici de loc, nici de celelalte avioane. Noi cam râdeam, dar nemții erau foarte serioși și încet, încet, am constatat că nu era exclus să reușim și noi această performanță, ba chiar am reușit-o și am depășit-o și ne-a devenit ușor. Atunci mi-am dat seama cât se poate obține prin antrenament, iar viitorul mi-a dovedit că antrenamentul te poate duce ușor la niște performanțe care chiar pentru bunii profesioniști par miracol de circ.

Țin minte că odată am pus căpitanului Hörnig o întrebare la care răspunsul lui mi s-a înfipt în cap ca un cui, de care mi-am amintit adesea mai târziu. Avioanele noastre fiind noi-nouțe, aveau montat un retrovizor pe partea din față a cabinei, în care puteai să vezi coada sau orice alt avion care s-ar afla în coadă, lucru care ni se părea foarte prețios. L-am întrebat pe Hörnig de ce avioanele lor nu au retrovizoare și dacă au venit din fabrică fără, de ce nu-și montează ceva atât de bun. Hörnig a început să râdă cu poftă și, ca unul cu mare experiență de luptă, mi-a spus:

- Am avut la toate avioanele retrovizoare dar le-am demontat, căci sunt inutile și chiar periculoase. Inutile pentru că se vede în spate mult mai bine cu ochii liberi -

nu oricine poate, dar un pilot de vânătoare ajunge cu ușurință, după prima luptă aeriană mai grea, să privească tot atât de ușor înapoi ca și înainte. Trebuie să ai capul pus pe rulmenți dacă vrei să te întorci viu la bază.

Retrovizorul este inutil, căci deformează vederea, iar în realitate nu poți vedea un avion în spate, decât atunci când este mult prea aproape. Dacă vezi avionul care trage în tine din spate, în retrovizor – spunea Hörnig – trebuie să fi terminat de mult „Tatăl nostru”, căci nu mai ai de trăit decât cel mult 2 – 3 secunde. Adversarul din spate trebuie să-l descoperi în retrovizor când se vede doar ca un punct microscopic, pentru a putea să degajezi și apoi să ataci. Retrovizorul este periculos, căci dacă te bizui pe el n-ai nicio șansă de scăpare și apoi deformează vederea și compromite adaptabilitatea ochiului.

În urma multor asemenea conversații avute cu piloți cu experiență de luptă, am ajuns să-mi dau seama că noi suntem în fond niște „ageamii”, total lipsiți de experiență, care urma să ne batem cu o aviație foarte mare, despre care nu știam mare lucru și mă întrebam ce șanse aveam de a dura în timp și de a ne face în mod onorabil datoria, sperând într-o victorie contra colosului rus.

Și iată că nu trecuse decât circa o lună de când, cu inima cât un purice, îndrăznisem să zburăm prima oară pe Messerschmitt și deja chestiunile de pilotaj, încet, încet, pe nesimțite, trecuseră pe planul al doilea, înlocuite în preocupările noastre și mai ales ale mele, de lucrul în zbor, adică scopul pentru care zburam, de pregătirea de luptă în zbor.

Niciodată nu mi-am slăbit atenția față de pilotajul propriu-zis, dar acesta începuse să treacă în automatisme multiple, care făceau să avem din ce în ce mai multe disponibilități pentru formație, coechipieri, orientare și hartă, navigație, descoperirea și urmărirea adversarului, degajarea în fața atacurilor lui, ochire, tragere, comunicații radio, rezerva de carburanți și multe alte

probleme ale luptei aeriene.

Începeam chiar să facem oarecare exhibiții de virtuozitate, pentru a ne dovedi clasa față de nemți: zboruri pe vreme proastă, alarme peste nori, aterizări în formație, întoarceri la extrema limită de benzină, ba chiar și încercări ale zborului de plafonare la 10 - 12.000 în înălțime. Nu mai vorbesc de cele mai năstrușnice acrobații și, trebuie să mărturisesc, din ce în ce mai jos.

La 28 mai 1941 întregul Grup 7 Vânătoare, în frunte cu Popișteanu, am făcut prima deplasare pe alt aerodrom. Plecam la trageri la Mamaia.

Scoala de tir și bombardament condusă de Căpitanul Leonida era un fel de ultim examen al pregătirii noastre pentru a ne considera gata de luptă în orice moment.

Popișteanu și-a ales singur coechipierii în patrula lui de comandă și astfel m-am pomenit șeful celulei a doua din formația sa și m-am înțeles cu băieții din patrulă să-l „strângem” pe Popicu, ca să vadă ce putem.

Deplasarea s-a făcut pe escadrile în formație strânsă de paradă și, râzând, l-am înghesuit pe Popișteanu atât de strânși lângă avionul lui că bietul Popicu a cam transpirat tot timpul celor 30 de minute cât a durat deplasarea.

Tragerile s-au efectuat în condiții excelente. Cu ocazia asta am putut constata ce minune de armă e Messerschmitt-ul. Gruparea gurilor de foc, tunul central, vizorul cu reflexie și cadența au făcut ca în câteva trageri să ajungem să punem aproape 100% din proiectile în țintă, de mai multe ori în condiții destul de grele.

Din nenorocire, muniția alocată era destul de puțină, iar rezultatele obținute au justificat încheierea exercițiilor de tragere și pe data de 31 ne-am întors la București-Pipera, tot în formație de paradă, de data asta încadrat la locul meu în escadrila 56 a lui Gheorghian, în care căpătasem sarcina de O.T. - ofițer tehnic -, care-mi dădea răspunderea tuturor problemelor tehnice ale escadrilei: motoare, celule, armament, radio, alimentare, compensări

de girocompasuri, oxigen și coordonarea activității tuturor maiștrilor și mecanicilor.

Ajunși la București - acasă - eram considerați ca o unitate gata de luptă și crescusem în prestigiu față de toate celelalte subunități ale flotei, nu numai din cauza avionului pe care zburam dar și din cauza antrenamentului căpătat, a conlucrării cu nemții, luând parte egală și efectivă la sistemul de alarmă și a zborurilor pe care le efectuam în văzul și considerația tuturor, iar noi ne cam complăceam în climatul acesta de „corifeism”, ceea ce ne dădea o doză de îngâmfare, care știam însă că va trebui până la urmă să dispară, în momentul în care nu vom mai face paradă ridicolă și ne vom confrunta cu adevărata realitate dovedită numai în luptă.

S-au mai scurs doar zece zile în acest „dolce far niente” agreabil și deodată, într-o adunare la flotilă, Romanescu ne-a comunicat că Grupul 7 Vânătoare se deplasează pe zonă la data de 15 iunie, la Râmnicu Sărat.

Râmnicu Sărat. Nu-mi venea să cred - orașul în care copilărisem, unde-mi făcusem clasele primare, unde cunoșteam pe fiecare, unde fiecare mă cunoștea. Părinții mei locuiau acolo, la Topliceni, la numai 3 km de oraș aveam moșia unde-mi petrecusem viața întreagă în afara studiilor; iar vacanțele mi le petreceam tot acolo.

Prin ce capriciu al sortii se făcea ca baza de pornire la război să fie în locul care-mi era cel mai drag din țară și rămas-bunul față de țară și pace - plecarea la război - trebuia să se facă tocmai din locul unde deschiseseam practic ochii (deși eram născut în București) și unde totul era impregnat de duioșia nostalgică a întregii mele vieți trecute... Să fie o prevestire de bine sau una de rău, de care să-mi amintesc cu emoție în toate greutățile campaniei ce va urma.

15 iunie 1941... dimineată înnoirată și amenințătoare, cu burniță.

La ora 4:00 eram pe aerodrom, cu o valijoară făcută

special pentru a încăpea în cutia de bagaje a avionului. Bagajele mari, precum și toată gospodăria Grupului, cu personalul terestru și cu toată trupa, plecaseră în cursul nopții, cu coloana de mașini care trebuia să ajungă odată cu noi pe aerodromul din spatele gării din Râmnicu Sărat.

Îmi luasem cu o zi înainte rămas bun de la toți cei din București. Fratele meu mai mare cu 2 ani, Radu, unchi, mătuși, prieteni, gazde și cunoscuți. Sora mea Martha, mai mică cu doi ani, era în concediu acasă, deci urma s-o văd.

Eram acum dezlipit de București și mă uitam la motorul și la aripile avionului meu nr. 32. Ele erau acum prietenii mei, în ele îmi puneam toată nădejdea, ele singure știau ce se petrece în mine, ele mă vor ajuta dacă voi ști să le dau ce e mai bun și mai tare în mine, numai pe ele pot conta... și pe mine.

La ora 5, decolarea... pe patrule, pe escadrile. Pământul, galben - cenușiu, cerul cenușiu, plafon 5.000 m, nici n-am avut timp să ne adunăm cum trebuie și am văzut sub aripi rafinăria Venus, Râmnicul, gara și aerodromul... care nu era decât un mare imaș chiar dincolo de gară, fără nicio amenajare. Coloana de mașini sosise deja și ni se puneau un teu de fum pentru aterizare. Terenul foarte noroios, destul de mic. Toată lumea din gară ca spectatori. Aterizarea în condiții bune, avioanele trase la linie, lângă o lizieră de pomi, huse pe ele și apoi activitate de ridicare a corturilor Manfred Weiss.

Amenajarea aerodromului și a cantonamentului au fost probleme în care nu aveam nicio experiență și care ne-au ocupat tot restul zilei. Masa de prânz am luat-o în oraș la un restaurant, unde toți ochii s-au căscat văzând această invazie de 50 de aviatori cum nu mai văzuse Râmnicul de când era. Atmosfera era puțin forțat veselă, căci fiecare în subconștient știa că în fond începusem „marea aventură”.

După-amiază mi-am luat inima în dinți și i-am explicat lui Popișteanu situația mea la Râmnicu Sărat, am cerut voie să stau acasă la Topliceni, asigurându-l că având



mașina lui Rudy Reineck la dispoziție în orice moment, pot fi în maximum 10 minute la aerodrom.

Pentru a se convinge, i-am invitat a doua zi la dejun, pe el și pe toți comandanții de escadrilă, plus prietenii mei Rudy Reineck, Vintilă Brătianu, Radu Dumitrescu. Pe la ora 8 seara am plecat cu Rudy la Topliceni la părinți. Martha era și ea acasă. Emoție mare, zarvă, camere pregătite pentru Rudy și pentru mine și o seară plină de voie bună și de îngrijorare asupra viitorului.

Rudy s-a lipit imediat de părinții mei ca o mină magnetică când găsește masa metalică a unui vas. Era foarte obișnuit cu viața la moșie și imediat între el, tata și mama s-a născut acea înțelegere care duce la prietenii ce nu se mai pot desface.

A doua zi de dimineată, la ora 5, eram la aerodrom, iar Rudy a trebuit să plece cu avionul de legătură al Grupului, cu Taifunul, la București pentru a transmite rapoarte, cereri, dări de seamă și alte documente militare (Rudy fusese radiat de la Vânătoare din considerente medicale - varice - și încadrat la noi ca pilot de legătură). Rămăsesem cu mașina lui, un Ford 38, special pentru a circula cu ușurință între Topliceni și aerodrom, lucru pe care-l făceam conștiincios dimineata, la prânz și seara.

Dejunul acasă la noi cu Popișteanu și ceilalți invitați a fost foarte agreabil și a pecetluit acordul între aviatori și părinții mei, lucru care trebuia să-mi fie foarte util în zilele care urmau.

La aerodrom, activitatea mea era destul de redusă, deoarece ploaia care se instalase ne constrângea la spațiul operant redus al corturilor, care față de localurile flotei din București ni se părea groaznic de mic.

Se retușau de către maiștri și mecanici micile probleme revelate de transportul avioanelor pe calea aerului. Toate avioanele dormeau parcă sub adăpostul huselor cenușii, iar noroaiele încărcau roțile mașinilor și cisternelor care circulau între oraș și aerodrom.

În sfârșit, în ziua de 20 iunie dimineața, ploaia a încetat iar cerul prezenta spărturi albastre, prin care soarele încerca să reentre în drepturile lui de vară, de care fusese atâtea zile frustrat de masele infinite de nori care cernuseră ploaia prelungită, sursa noroaielor, a indispoziției și a oboselii tuturor, mai ales pentru acest început. Oamenii începuseră să iasă în ușa corturilor, iar husele să dispară.

Ziua a trecut cu mai mult dinamism și voie bună și odată făcută tranziția, tendința era de a considera situația de aici ca o nouă stare de fapt cu care începeam să ne obișnuim, cu toate particularitățile ei, bune și rele. Băieții începuseră să vorbească despre fetele frumoase pe care le remarcaseră în oraș, se discuta despre organizarea unei petreceri de luare de contact, cu concursul cercului militar din localitate și toți păreau că încep să-și organizeze noul gen de viață pentru a fi cât mai comod.

Se știau restaurantele cu vin bun și grătar special, se mutau dintr-un cantonament într-altul după capriciul unor ochi frumoși și se stabileau rendez-vous-uri chiar peste o săptămână sau două. Așa ne-a găsit ora 5 după-amiază, când Popișteanu a hotărât că vom merge mai devreme acasă, având în vedere inactivitatea de pe aerodrom și faptul că a doua zi programasem zbor de antrenament.

Timpul se înseninase complet și soarele era încă sus pe cer. Mă urcasem în mașina mea la volan (afară era încă noroi) și împreună cu Vintilă, așteptam din moment în moment dezlegarea de a părăsi aerodromul. Aceasta a fost însă întârziată de faptul că o mașinuță mică Škoda (din cele cu caroseria acoperită cu pergamoid) apăruse din depărtare, dinspre oraș și se apropia înotând prin noroaie și stropind prin toate băltoacele drumului de țară.

Popișteanu aștepta să vadă cine era în acea mașină, înainte de a ordona încetarea activității. Când, în sfârșit, murdară, aburindă, informă, mașina s-a oprit în fața cortului comandantului de grup, din ea au coborât

locotenent comandorul Landman, comandantul Grupului 5 bombardament Heinkel 111, și aghiotantul lui, locotenentul Puiu Monciu, care după ce au schimbat câteva cuvinte cu Popișteanu, au intrat în cortul lui, spre enervarea noastră care de-abia așteptam să plecăm fiecare la treburile lui.

Ne întrebam ce dracu vor ăștia tocmai acum, când mulți își pierdeau întâlniri aranjate, sau alte programe.

Și am stat... și am așteptat, și s-a făcut ora 5 și jumătate și în sfârșit îl vedem ieșind pe aghiotantul lui Popișteanu care ne spune: „Domnul comandor a zis ca tot personalul navigant să se adune la comanda grupului”.

Când am intrat acolo, în cort, Popișteanu stătea în picioare în spatele biroului lui și alături de el lt. comandor Landman și aghiotantul său, locotenent aviator Puiu Monciu. Odată prezentările făcute, Popișteanu a cerut liniște absolută și apoi a anunțat solemn:

- Domnilor ofițeri, subofițeri și maiștri militari, de astăzi 21 iunie, ora 24 sau 22 iunie, ora 0, suntem în război cu Uniunea Sovietică. Pentru aceasta, conform ordinelor primite de la comandamentele superioare...

## **RĂZBOIUL**

### **Până la Stalingrad<sup>12</sup>**

După căderea necondiționată a Basarabiei fără a trage un foc de armă, intrarea țării în a doua conflagrație mondială de partea Germaniei era singura modalitate de eliberare a României dintre Prut și Nistru. Totuși, deși se făceau pregătiri intense, dotarea armatei române era, din punct de vedere tehnic și numeric, mult inferioară vecinei de la Răsărit. Flotila noastră număra 2000 de avioane, cu tot cu avioanele sanitare și de pasageri. Cu toate acestea, a luptat, provocând multe pierderi, cu cele mai mari aviații ale timpului: rusească, americană, germană și engleză. Puțini au fost piloți de meserie. Majoritatea erau piloți civili, care practicaseră pilotajul ca pe un sport. Piloții aceștia sunt cei care au luptat la Odessa, au spart încercuirea de la Stalingrad și cotul Donului și au fost decorați cu Crucea de Fier.

Grupul 7 Vânătoare, sub comanda lui Alexandru Popișteanu, se găsea deplasat pe aerodromul de lucru Râmnicu Sărat. Se încercau avioanele monoplane Messerschmitt 109 E (Me-109) cumpărate de curând de la nemți.

În seara zilei de 20 iunie a sosit la cortul comandorului comandantul Grupului 5 Bombardament Heinkel 111, maiorul Landman. După o scurtă întrevedere „cu ușile închise”, li s-a comunicat piloților: „Domnilor, de astăzi, de la ora 0, suntem în stare de război cu Uniunea Sovietică. Prima misiune este de a însoți grupul de bombardament al domnului maior la Chișinău, cu plecare de pe aerodromul Bârlad”.

La Bârlad nu a mai fost timp pentru nicio oră de

---

<sup>12</sup> Interviu luat comandorului Tudor Greceanu de Cătălin Bădulescu în "Tinerama", 5-11 noiembrie 1993.

antrenament, piloții români începând războiul cu trei până la cincisprezece ore de zbor. S-a decolat. Până la Chișinău, nicio reacție din partea apărării antiaeriene, nici un avion de vânătoare. Au fost bombardate aerodromul, gara, comandamentul sovietic, apoi s-a ordonat întoarcerea la bază. Vorba lui „Moacă” Burileanu: „Păi, să tot faci război, măi frate!”

Nu știam atunci care va fi aspectul adevăratului război, care avea să ni se dezvăluie chiar de a doua zi.

În această a doua zi a început cu adevărat războiul, odată cu misiunea de a bombarda nodul de comunicații de la Românești - Basarabeasca. Am văzut prima oară un baraj de artilerie antiaeriană infernal. Primă jertfă a fost bombardierul Heinkel 111 pilotat de locotenent aviator Monciu Petre, care a fost atins de proiectile. Se desface în trei bucăți, dar pilotul reușește să sară cu parașuta, fiind practic salvat. Dar a fost prins de populația băștinașă (de români) și predat rușilor, care l-au îngropat în pământ până la gât și l-au ucis cu pietre. Așa a murit primul aviator român pe frontul de Est! Întorși la baze, eram cu toții mult mai serioși, deveniserăm brusc conștienți că luptam într-un război în care mulți dintre noi și poate cei mai buni și mai viteji, urmau să cadă.

Prima jertfa din Grupul 7 a fost adjutantul stagiar aviator rezervă Ilie Vătămanu de la Escadrila 57 vânătoare, care a căzut atacând la sol, în lupta de la Bujoru. Plecase în cea de-a unsprezecea misiune. Participase la două lupte aeriene și doborâse, la 27 iunie 1941, un avion inamic în apropiere de Tătar - Copceag.

Zburam aproape exclusiv pentru protecția celorlalte categorii de aviație: bombardament, asalt, recunoaștere sau transport; învățasem treptat să apărăm mai eficace, să dozăm forțele, să utilizăm în luptă toate elementele meteorologice, calitățile excepționale ale avionului, slăbiciunile inamicului, puterea de foc, gradul nostru de pricepere și antrenament și, de unde la început am fost

covârșiți de superioritatea numerică a inamicului, acum lucrul acesta nu ne speria și a devenit una din datele problemei, de cunoașterea căreia depindea supraviețuirea noastră.

A urmat primul avion doborât de ai noștri, drama pilotului care conștientiza perfect că porunca a doua din Legile lui Moise, „Să nu ucizi”, nu face distincția între timp de pace și timp de război. Pe aerodromul de la Salz, Grupul 7 Vânătoare a stat până la căderea Odessei. Au capturat multe avioane de vânătoare rusești, așa-numitele Rata, piloții români rămânând uimiți de primitivismul lor. Avionul era din lemn, teribil de scurt, iar escamotarea trenului de aterizare se făcea pe bază de scripeți. Un scripete pentru roata din stânga, unul pentru roata din dreapta. Era avionul lor de serie, rușii începând războiul cu zeci de mii de astfel de parascovenii zburătoare.

Cu un fair-play admirabil, românii aveau toată stima pentru cei care reușeau să lupte cu un astfel de avion din generația războiului trecut<sup>13</sup>.

De la Chișinău s-a acționat la Tighina, apoi dincolo de Nistru, la Salz, după Tiraspol. Aviația română era subordonată operativ Flotilei a IV-a germane. Un amănunt care nu a putut fi înțeles de „tovarășii” judecători ai Mareșalului Antonescu, care o țineau una și bună: „De ce ai trecut Nistrul?”. De-aia.

---

13 Nota autorului: Mai târziu, în cursul războiului, rușii au fost dotați cu avioane de tip Mig, Yac și Lagg construite de ei, care se asemănau ca performanță cu Messerschmitt-ul. Cea mai mare parte din aceste avioane erau îmbunătățite după licențele americane ale uzinelor Curtis. În afară de acestea, pe fronturile din Rusia, rușii au mai dispus și de avioane de construcție pur americană, cum au fost avioanele de vânătoare Bell Air Cobra.

Comandorul (r) aviator Tudor Greceanu, pe front sublocotenent în Grupul 7 Vânătoare, relatează<sup>14</sup>:

De la Chișinău am plecat la Tighina, pe aerodromul Gâscă. Am început a executa misiuni în zona Odessa unde luptele grele ale trupelor terestre se cereau susținute de acțiuni aeriene care să le apere de aviația inamică. Aici a căzut în luptă locotenentul-comandor aviator Alexandru Popișteanu. Abia când l-am pierdut am înțeles cu toții ce suflet mare a fost, ce rol covârșitor a jucat în formarea noastră ca luptători adevărați, ca oameni de onoare și ca piloți de vânătoare.

În acea zi - 21 august 1941 - Grupul său, care opera de la Baza Aeriană Tighina, acoperea infanteria română, zburând de pe aerodromul Salz în Transnistria. Frontul de luptă acoperit de ostașii români în acel timp era situat pe linia Pervomaisk-Voznesensk, pe Bug, continuând în sud-vest către Odessa. Avioanele inamice zburau de pe aerodromul Nicolaev. Locotenent comandor aviator Alexandru Popișteanu însoțise cu Grupul său aviația noastră de bombardament. În acea dimineață, spre deosebire de celelalte zile, nu a întâlnit avioane sovietice în aer. Destinul lui era însă hărăzit. Există momente în care elemente de loc, timp și coincidență converg către un epilog dramatic. Ora 4, în după-amiaza acelei zile, a fost unul dintre aceste momente fatidice. Avioanele de asalt sovietice IL.2-Stormovich - concentraseră atacul lor asupra trupelor noastre de la Dalnik, iar protecția acestor avioane de asalt era efectuată de un grup de avioane de vânătoare sovietice Yak, care patrulau așteptând la peste 2000 de înălțime. La apelul urgent al trupelor terestre, care erau atacate la sol de către aviația de asalt sovietică, comandorul Popișteanu a dat ordin prin radio ca Escadrila 57 de sub comanda căpitanului aviator Alexandru Manoliu

---

14 Asociația Națională a Veteranilor de Război - "Veteranii pe drumul onoarei și jertfei 1941-1945", p.516-518

- în care era încadrată și formația italiană de avioane Macchi a fraților Ruspolti - să atace avioanele de asalt de la sol, iar el cu patrula lui să facă față Yak-urilor. După cum mi-a explicat adjutantul-șef aviator Ion Milu, pilot care a luat parte la această bătălie aeriană, patrula a fost obligată să se divizeze și să accepte lupta aeriană la două niveluri. Yak-urile, având avantajul înălțimii și deci al vitezei, s-au strecurat între avioanele românești, pe care le-au dispersat. În trecerea lor, comandorul Alexandru Popișteanu a fost lovit. Cu avionul avariat, el a căutat să aterizeze, în loc să sară cu parașuta. S-a prăbușit în sudul localității Marienthal. Corpul comandorului Popișteanu a fost dus pe aerodromul Tighina în ziua următoare.

La ceremonia religioasă a luat parte și Regele Mihai care se găsea atunci în Basarabia și Mareșalul Antonescu. Impresionant a fost gestul Suveranului care, în timpul ceremoniei și-a desprins de la piept decorația sa Mihai Viteazul și a depus-o pe sicriul eroului.

După ceremonie sicriul a fost transportat la București pentru a fi înmormântat la Ghencea Militar.

Prin căderea în luptă a comandantului lor, un sentiment de tristețe și dezorientare s-a strecurat în rândurile piloților Grupului 7. Ridicarea moralului acestor piloți era o necesitate de prim ordin și în acest scop căpitanul comandor aviator Mihail Romanescu (poreclit Leul), care era la comanda Flotilei 1 Vânătoare, a fost transferat în mod special la comanda Grupului 7, pe front.

Asediul a continuat până la cucerirea Odesei, în 16 octombrie 1941. Pierderile noastre au fost importante. Printre cei căzuți s-a aflat și căpitanul aviator în rezervă Ernest Vernescu. Atât de mari au fost sacrificiile aviatorilor și pierderile în avioane, încât, la căderea Odesei, Grupul 7 nu mai avea decât trei avioane pentru a fi trimise în misiune; restul avioanelor, care nu fuseseră distruse în acțiuni, se găseau în reparații la Uzinele ASAM Pipera.



Fiecare dintre piloții care au supraviețuit campaniei pentru dezrobirea Basarabiei și Bucovinei de nord, precum și campaniei ulterioare, au avut între patru și șase victorii aeriene omologate prin mărturiile coechipierilor și formațiunilor terestre. Printre aceștia au fost: căpitan aviator Alexandru Manoliu, locotenent aviator rezervă Nicolae Polizu-Micșunești, locotenent aviator Theodor Enescu, sublocotenent aviator Tudor Greceanu, sublocotenent aviator rezervă Ioan Dicezare, adjutant-șef aviator Ion Milu, adjutant-șef aviator Nicolae Burileanu, adjutant aviator Tiberiu Vinca. Toți acești aviatori erau considerați, pe bună dreptate, luptători experimentați.

Printre amintirile noastre despre camarazii căzuți în lupte, predomină acțiunile celor trei frați piloți italieni Ruspolti, dintre care doi și-au sacrificat viața pentru România.

În luna iulie 1941, trupele terestre și aviația română luptau pe frontul de est pentru a dezrobi ținuturile Basarabiei și Bucovinei (partea de nord) ce fuseseră răpite samavolnic României în 1940. Printr-un comunicat primit de la Ministerul Aerului, generalul de escadră Gheorghe Jienescu informa despre sosirea iminentă la Tighina a unui detașament aerian italian, dotat cu trei avioane de vânătoare Macchi, însoțite de un avion de transport trimotor Piaggio. Piloții acestor avioane de vânătoare erau trei frați, aviatori italieni, care făceau parte dintr-o veche familie de aristocrați, Ruspolti, ai căror strămoși au trăit la Florența. Cel mai mare dintre frați, Picci Ruspolti, era șeful detașamentului. Frații Ruspolti - care erau piloți de vânătoare în aviația italiană - au intervenit pe lângă Ducele Mussolini să fie autorizați de a participa la războiul contra Uniunii Sovietice, pe cont propriu, alături de aviația română. Obținând autorizația italiană și cea română, frații Ruspolti au achiziționat cele trei avioane de vânătoare Macchi și avionul trimotor în care erau transportate piesele de schimb pentru avioanele lor, bagajele personale,

precum și o echipă de mecanici experți. Întreg detașamentul a zburat spre România și a fost primit cu entuziasm pe aerodromul Tighina – Salz de comandorul Alexandru Popișteanu, comandantul Grupului 7 Vânătoare și de toți piloții Grupului.

Frații Ruspolli aveau aprobarea Ministerului Aerului de a lua parte la luptele aeriene așa cum vor crede ei de cuviință. Erau echipați și cu aparate foto aeriene și cinematografice moderne, pentru a face reportaje de război asupra activității și luptelor aviației române pe front.

La sugestia comandorului Alexandru Popișteanu, piloții români evitau să-i expună pe piloții italieni în luptele directe cu aviația de vânătoare sovietică. Frații Ruspolli au făcut dese incursiuni în liniile frontului, însoțiți de obicei de doi sau patru piloți români. Au făcut filme și au executat atacuri la sol. Avioanele lor Macchi erau prevăzute cu mitraliere de calibrul 7,92mm, satisfăcătoare pentru atacul la sol asupra trupelor terestre. Colaborarea cu aceștia a fost perfectă și în scurtă vreme între ei și aviatorii români s-a legat o strânsă camaraderie.

După un timp însă, frații Ruspolli, considerând că protecția din partea piloților români este exagerată, au început să fie nemulțumiți, afirmând că erau ținuti la periferia misiunilor executate de piloții români. Destinul ingrat a făcut ca în ziua de 21 august 1941 comandorul Alexandru Popișteanu să cadă eroic în lupta cu inamicul. Moartea lui a fost un motiv și mai convingător ca frații Ruspolli să insiste cu vehemență să zboare în aceleași condiții ca piloții români. Noul comandant (temporar) al Grupului 7, căpitanul comandor Mihail Romanescu, a fost convins de justetea cererii lor și a autorizat ca italienii să zboare cot la cot cu piloții români.

După câteva misiuni, la declanșarea unei alarme aeriene, frații Ruspolli au decolat, ca de obicei, o dată cu piloții români, să înfrunte inamicul. Soarta a făcut ca, în

acea zi, aviația noastră să întâlnească o formație de avioane sovietice de asalt, însoțită de o foarte puternică escortă de avioane de vânătoare. A început o teribilă luptă aeriană, în care noi, fiind numeric inferiori, nu am mai putut menține coeziunea necesară între coechipieri. Doi dintre frații Ruspolti nu s-au mai întors din această luptă aeriană. Numai Picci, cel mai mare dintre ei, cu sufletul îndurerat, a revenit singur la aeroport. Ceilalți doi frați, care căzuseră eroic în luptă, au fost găsiți morți mai târziu; unul căzuse în flăcări, celălalt percutase solul. Rămășițele acestor eroi au fost repatriate în Italia, cu onorurile cuvenite, de către Ministerul Român al Aerului.

Picci Ruspolti, trecând ulterior prin București, a intervenit pe lângă atașatul militar al Italiei ca o parte dintre piloții români din Grupul 7 Vânătoare să primească brevete și insigne de piloți ai aviației italiene<sup>15</sup>, în momentul despărțirii de piloții Grupului 7 Vânătoare, Picci Ruspolti a spus că amintirea spiritului eroic al acestui grup aerian va sălășlui veșnic în amintirea familiei Ruspolti din Florența.

\* \* \*

Pentru a reîmprospăta memoria cinstirii Flotilei 1 Vânătoare și a eroilor săi, cităm din „Cartea de Aur” a acestei brave unități de aviație: „Prin Decretul Regal nr.3059 din 15 noiembrie 1941, drapelul Flotilei 1 Vânătoare este decorat cu «Virtutea Aeronautică», în grad de Ofițer, pentru vitejia, disprețul de moarte și destoinicia ce au arătat ofițerii, subofițerii și trupa în luptele din Basarabia și Odessa, doborând 145 avioane și distrugând la sol 47”.

---

<sup>15</sup> Printre cei care au primit acest brevet și insigna a fost și sublocotenentul Tudor Greceanu (notă Martha Greceanu).

Ultima misiune a Grupului 7 Vânătoare în prima parte a războiului a fost însoțirea bombardamentului unui convoi de 41 de vase sovietice care încercau să părăsească portul Odessa și atacul hidroavioanelor care le însoțeau.

Iar pentru prima parte a acestei campanii se scrie: „În după-amiaza zilei de 16 octombrie 1941, Odessa, cetatea cetăților, cade prin lupte crâncene. Zburătorii Flotilei 1 Vânătoare pecetluiesc victoria doborând în largul mării două hidroavioane inamice”.

\* \* \*

La 23 octombrie 1941, Flotila 1 Vânătoare se reîntoarce în țară, pe aerodromul Pipera. De veghe la porțile Odessei rămâne Escadrila 51 Vânătoare din Grupul 5.

La 1 iulie 1942 pilotul Tudor Greceanu este înaintat la gradul de locotenent. În august 1942 sosesc avioanele din revizie și un nou comandant: comandorul Crihană. Se ordonă deplasarea la Stalingrad.

### **Ieșirea din încercuirea de la Stalingrad.<sup>16</sup>**

Comandorul (r) aviator Tudor Greceanu din Flotila 1, Vânătoare, Grupul 7, pe front locotenent, își amintește:<sup>17</sup>

„Plecarea pe front a avut loc în formații strânse, pe

---

<sup>16</sup> Relatarea evenimentelor de la Stalingrad a fost făcută de comandorul Tudor Greceanu cu ocazia mai multor interviuri, fiecare relatare aducând alte detalii. Importanța temei m-a determinat să le prezint pe toate (notă Martha Greceanu).

<sup>17</sup> Asociația Națională a Veteranilor de Război - "Veteranii pe drumul onoarei și jertfei. 1941-1945" p. 528-531.

escadrile și patrule, în data de 28 septembrie 1942, cu următorul itinerar: Galați - Nicolaev - Melitopol - Rostov - Tuzov.

Cale lungă de pustiu cu maximum de viteză și cap compas est și nu se mai sfârșea pustiul. Aveam impresia că de acolo nu se mai poate întoarce viu nimeni. După două etape de limită de benzină ajungem la Rostov, la marginea stepei nogaie. Vânt și praf. Comandantul de aerodrom nu permite piloților români decolarea. Are ordin de la Flotila a IV-a germană să nu lase să decoleze nici un avion monoplan, din cauza vântului. Până la urmă se învoiește, nu înainte ca românii să semneze că o fac pe barba lor. Li se recomandă să zboare la mare înălțime din pricina stepei. Grupul 7 continuă drumul spre răsărit la 5000 de metri altitudine. La scurt timp începe deșertul. O pustietate de dune cu un nisip atât de fin încât se ridică până la 2000 de metri. Practic s-a zburat deasupra plafonului de nisip, piloții orientându-se numai după instrumentele de navigație. În fine, la 1 octombrie, spre seară, se aterizează pe Tuzov, la circa 80 de km. de Stalingrad.

Pe terenul de zbor ne aștepta un eșalon al mecanicilor noștri, transportați aici cu câteva zile înainte, cu un avion Ju 52. Coloana auto, transportată cu trenul, a sosit abia a doua zi și odată cu ea și benzina, corturile, hrana etc. Corpul Aerian Român se stabilise la Moruzovskaia, cam la 200 km vest de Stalingrad. Comandantul Corpului Aerian Român era Generalul Ermil Gheorghiu, de fel din „dulcele târg al Ieșilor”, cel care va fi socotit de piloții Grupului 7 drept „trădătorul de la Stalingrad”. La Moruzovskaia se aflau și grupurile de bombardament, de recunoaștere și aviația sanitară.

Pe terenul de la Tuzov, în afară de noi, mai era Grupul 8 Vânătoare dotat cu avioane IAR 81 (Bopi)<sup>18</sup>, ambele din Flotila 2 Vânătoare, precum și Escadrila 113

---

<sup>18</sup> Bopi = vânătoare, bombardament în picaj

legătură. La Tuzov n-am stat decât o săptămână și am efectuat misiuni de însoțire, atacuri la sol, recunoașteri de linii, precum și vânătoare liberă deasupra sectorului Stalingrad - Volga, nord și sud. Imediat ce aerodromul nostru a fost descoperit de sovietici, am fost frecvent atacați de aviația de asalt și vânătoare (fără mari pierderi). În această situație, Corpul Aerian Român s-a văzut nevoit să disloce anumite unități: Grupul 7 a fost trimis la Karpovka, la 30 km vest de Stalingrad.

Karpovka 1942<sup>19</sup>. Început de octombrie. Singura apărare antiaeriană și terestră a aerodromului erau două baterii comandate de locotenentul Șerbu și căpitanul Apostolescu. Trupele aliate germano-române staționau de multă vreme lângă Stalingrad, într-o ciudată acalmie din partea sovieticilor. Primul care a dat alarma că în spatele frontului rusesc se petrece ceva a fost românul Dicescu, comandantul escadrilei de recunoaștere. L-a informat pe generalul Ermil Gheorghiu că a observat și fotografiat mișcări masive de blindate și trupe. Redăm textual răspunsul lui Gheorghiu: „Fiți, bă, serioși. Vreți să râdă nemții de noi?”. Edificat, Grupul 7 a intrat în alertă. Primele informații arătau o spărtură dincolo de Volga, la nord de lacul Zaza. Au fost văzute trupele rusești debarcând de pe niște plute. S-a comunicat că armata germană a luat măsuri pentru anihilare. S-au ordonat misiuni la sol și însoțire de bombardiere Stukas. Era 14 octombrie 1942. Ger alb, un fenomen meteorologic specific Rusiei, gerul devenind vizibil prin condensarea vaporilor de apă. Se zbura „cu burta la pământ”. La gara Kalaci apare o nouă spărtură. Distanța dintre spărturi era de 30 de km, fiind evidentă intenția prinderii într-un clește. Nemții au tratat informațiile cu superficialitate, crezând că au forțe suficiente pentru anihilarea unor trupe trecute cu pluta, noaptea, cel mult cu un tun de însoțire. Spărturile

---

19 Cătălin Bădulescu - Tudor Greceanu în "Tinerama", 5-11 noiembrie 1993.

creșteau cu o rapiditate amețitoare. Tot Dicescu a dat alarma. În punga de la Kalaci există blindate! Blindate dincolo de Volga? Imposibil, ar fi fost observate până acum. Abia mult mai târziu au înțeles nemții „incredibila tactică a lui Kutuzov”...

Maiorul Kupfer, comandantul aerodromului, avea informații că generalul german Guderian se îndrepta în marș forțat spre Karpovka, cu o coloană de blindate. Vor ajunge prea târziu. Pentru menținerea moralului se continuau misiunile, fără prea mare succes din pricina „camuflării Kutuzov”. În dimineața zilei de 29 octombrie s-a auzit zgomot de șenile. Calm, von Kupfer a ordonat misiunile de bombardament și întoarcere pe aerodrom. Spre uimirea piloților români, nemții au decolat cu tot ce se putea ridica de la sol, au executat misiunea, dar nu s-au mai întors la Karpovka. Primiseră ordin de repliere, pe care „au uitat” să îl comunice și aliaților...

În fața celei mai dramatice situații de până atunci, Grupul 7 Vânătoare adună „sfatul bătrânilor”. Panica este evidentă și nu la nivelul trupei. Comandorul Crihană se pierde complet, devenind un simplu executant. Comanda este preluată de căpitanul Alexandru Șerbănescu, comandantul escadrilei 57, fost vânător de munte. Singurul armament de infanterie al Grupului erau puștile germane de fabricație 1893, folosite doar la școlile militare și... aviație. Mai existau tunurile de pe avioane, cele două baterii și pistoalele de la sold. Explicația este simplă. Aviația nu era armă terestră, nu avea nevoie de armament de infanterie. Ce era de făcut, mai ales în acele condiții de ger alb cu vizibilitate aproape zero? Spre seară, șenilele se aud din ce în ce mai aproape. Se dispune o patrulă de cercetare formată din Șerbu, Șerbănescu și Greceanu. Se ajunge până la rambleul abrupt al căii ferate de la nord de aerodrom. După rambleu, la 400 de metri, se zăreau vreo 60 de tancuri rusești cu țevile îndreptate spre est. Cercetașii raportează.

Comandorul Tudor Greceanu relatează: Atunci Șerbănescu a spus: „Domnilor ofițeri, noi nu putem cădea prizonieri pentru că noi luptăm pe front de armată și deținem mult mai multe informații strategice decât un comandant de armată terestră, care luptă pe un teren restrâns. Nu știm metodele prin care am fi interogați în caz de prizonierat și ce am putea dezvălui. Ordon: ofițerii să nu tragă ultimul glonț, să-l păstreze pentru ei. Toate avioanele să fie ridicate cu cozile pe butoaiile de ulei, ca să putem trage din poziție orizontală cu tunurile de pe avioane. Subofițerii sunt liberi să accepte prizonieratul”.

La orele 23 s-a declanșat primul atac sovietic. Două tancuri au apărut pe creasta căii ferate, în misiune de recunoaștere. Era clară intenția de a ocoli, de a tăia o bretea în încercuire, continuându-și drumul. Bateriile de antiaeriană ale lui Șerbu și Apostolescu, aflate foarte aproape de calea ferată, au deschis focul avariind complet cele două tancuri. A urmat o perioadă de acalmie vecină cu veșnicia. După vreo 20 de minute, a început atacul propriu-zis. Rușii nu au știut că se găsesc în fața unui aerodrom și au început clasic, prin barieră de artilerie. Acest foc de artilerie concentrat, cu obuze de tanc și mitraliere grele, a durat mai bine de o oră, lăsând în urmă un peisaj apocaliptic. Urletele celor răniți și cadavrele de care te împiedicai la tot pasul au „consfințit” eficacitatea celor 15 baterii de patru tunuri, deschizând foc pe o suprafață de nici un kilometru pătrat. Burileanu, Șerbănescu, Greceanu au încercat să salveze răniți de sub foc continuu. De multe ori luau un corp de jos și, când ajungeau cu el în bordei, constatau că e mort, adeseori fără cap. Înceau să prindă un corp de braț și rămâneau cu brațul în mână. Mulți răniți au murit de hemoragie, nefiind posibil nici un ajutor medical. Lacrimile de neputință ale ofițerilor se amestecau cu lacrimile și sângele trupeii. Și atunci a apărut Vinca.

Tiberiu Vinca era adjutant, deci subofițer, dar unul



din cei mai buni piloți pe care i-a avut aviația română în cel de-al doilea război mondial. Ardeleanul acesta mărunț din Bințiți, satul lui Aurel Vlaicu, a fost printre cei ce au avut cele mai multe victorii aeriene (avioane doborâte și confirmate) și un curaj frate cu nebunia. Acolo, la Karpovka, a ieșit la raport și a spus comandorului: „Domnule căpitan, păi dacă tot ne tragem un glonț în cap, de ce nu încercăm să decolăm, bre? Cel puțin murim ca niște aviatori cu motorul pornit”. A fost ca un duș sau un șoc electric. S-a aprobat sfidarea imposibilului. Decolarea unui Messerschmitt 109 E noaptea, pe un aerodrom bortelit de proiectile, cu grad de vizibilitate 0.

S-a pus atunci problema tereștrilor. Decolarea piloților ar semăna cu fuga căpitanului de pe vasul care se scufundă. S-a ordonat adunarea generală și i s-a explicat trupei că aceasta este singura posibilitate de a chema ajutoare. Ofițerii aveau pistoalele scoase, cu ordin să tragă la cel mai mic semn de răzmeriță. Nimeni nu a protestat. Atunci Vinca a spus: „Eu mai iau pe cineva în avion”. Așa ceva era practic imposibil. Se muta centrul de greutate, dezechilibrarea avionului fiind iminentă. Tot Vinca a găsit soluția: „Dau jos parașuta, dau jos scaunul, îl pun pe el în chip de scaun și eu stau la el în brațe și pilotez, sau îl bag în fuselaj”. Câțiva piloți au făcut la fel. Au tăiat cu dalta interiorul fuzelajului, au scos aparatura radio și busola mamă, făcând astfel loc pasagerului. Numai Vinca a reușit să decoleze cu doi oameni. Decolarea a fost dramatică, complet dezordonată. Numai șansa a făcut ca avioanele să treacă decalat unul pe lângă altul, cu motoarele în plin. Cu o excepție: avioanele lui Rozariu și Naghirneac, care s-au ciocnit motor în motor, luând foc instantaneu<sup>20</sup>. La lumina lor au putut celelalte avioane să decoleze în relativă siguranță...

Ultima viziune pe care a avut-o Tudor Greceanu, pe atunci locotenent, au fost bateriile lui Șerbu și Apostolescu

---

20 Piloții s-au salvat! (nota Martha Greceanu)

peste care treceau tancurile rusești. Apostolescu era în cămașă, la minus 30 de grade, îi fugiseră oamenii de la baterie, încărcă singur și trăgea la cele patru tunuri.

După 300 de km, ce mai rămăsese din Grupul 7 Vânătoare (13 avioane) a aterizat pe Morozovskaia. Greceanu a pornit glonț spre reședința generalului Gheorghiu pe care l-a trezit din somn (era binișor după miezul nopții), fără nici un menajament. Cu mâinile la chipul năclăit de sânge, a raportat ce s-a petrecut la Karpovka. Generalul a dat în bâlbâială, pretextând că „ce poate el să facă noaptea!”. Din cadrul ușii, Udriski a decretat: „Dă-l bă, în p... mă-sii, că mergem noi”. Zis și făcut. Tot ce era aparat apt de zbor pe Morozovskaia, inclusiv un Junker 52, pilotat de Țăruș, a decolat a doua zi spre Karpovka. În Junker au fost salvați vreo 30 de oameni. În spaima morții, supraviețuitorii de pe Karpovka s-au agățat efectiv de avion, i-au rupt ușa și au năvălit înăuntru. Trei soldați s-au agățat de coada avionului, de montanți. Doi au căzut pe drum, al treilea a ajuns în Morozovskaia sub formă de bloc de gheață. A fost desprins în bucăți cu ranga de fier. La Karpovka au mai rămas 200 de oameni pe care, cu toții, i-au crezut prizonieri. Ei s-au organizat sub comanda sublocotenentului de administrație Drăgan și au pornit pe jos, să spargă o încercuire de 30 de km grosime. Au reușit după cam două luni de marș să ajungă la Tacinskaia rămânând circa o sută cincizeci de oameni. Grupului 7 Vânătoare i s-a dus buhul pe tot frontul. Deveniți „elemente destabilizatoare”, piloții au fost trimiși, din ordinul generalului E. Gheorghiu la Novocerkask, fosta capitală a cazacilor de pe Don, la marginea superioară a stepei nogaie. De aici s-a primit ordin de deplasare la Stalino, pentru a preda avioanele unei fabrici germane de reparații.

Viteza vântului fiind în limite normale, piloții români au putut vedea și cealaltă față a stepei Nogaie. Imense haite de lupi de câte două trei sute ațineau calea

avioanelor. Moacă Burileanu începuse să-i fugărească cu avionul, spre disperarea locotenentului Greceanu, conștient de gradul de avariere al deja bătrânelor, Messerschmitt 109E.

La Stalino, comandantul fabricii i-a pus să-i arate fuselajele în care transportaseră oameni, pentru că tot nu-i venea să creadă ceea ce auzise. Nu a crezut mult timp, nici după ce a văzut, cu ochii lui, repetând stereotip: „Nu se poate, Me 109E nu zboară noaptea”. A raportat însă ceea ce a văzut, și vestea a ajuns până la Reichsmareșalul Göring<sup>21</sup>.

\* \* \*

Pe terenul de la Karpovka nu eram singurii români. Se aflau aici și personalul de la cele două baterii de a.e.a.<sup>22</sup>: o baterie de tunuri Vickers 75 mm, comandată de colonelul Șerbu și o baterie de Rheinmetall 37 mm, comandată de locotenentul Romeo Apostolescu, în protecție directă. Pe același teren de campanie mai erau un grup german Stukas și o escadrilă de observație. Subzistența o primeam de la nemți, la fel benzina și muniția.

Pe acest aerodrom am primit ordin să amenajăm adăposturi, căci aici urma să petrecem iarna; deja temperatura medie zilnică era sub zero grade C. Materialele necesare le luam chiar din orașul Stalingrad, complet distrus de artilerie și bombardamentele aeriene. Construirea bordeielor a durat cam două săptămâni.

Misiunile se desfășurau în ritm foarte susținut, deoarece inamicul ataca zilnic atât în oraș (Karpovka), cât

---

21 Interviu luat de reporterul Cătălin Bădulescu comandorului Tudor Greceanu în "Tinerama", 5-11 noiembrie 1993, pag. 10

22 a.c.a = apărarea contra aeriană (ulterior sub denumirea de apărarea antiaeriană).

și în vecinătatea lui. Întâlnirile, victoriile și pierderile erau „pâinea noastră cea de toate zilele”. Aici a căzut căpitanul aviator Alexandru Manoliu, iar comanda escadrilei 57 a fost luată de căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu.

Vremea se deteriorase, ninsoarea și înghețul acoperiseră totul. Făceam zilnic câte 4 - 5 misiuni fiecare, căci distanța până la inamic era mică, înălțimea mică (cât ne permitea plafonul) și cea mai mare parte din misiuni era acum atacul la sol al trupelor și blindatelor, bineînțeles pe care le puteam descoperi, căci camuflajul rusesc era o adevărată artă. La Karpovka fiind puși în subzistența nemților, ne simțeam singuri și abandonăți. Cu Corpul Aerian și cu alte unități nu mai aveam decât o vagă dependență operativă, iar legătura se stabilea numai prin radio, căci pentru telefon era prea departe. Ca teren de lucru (auxiliar) îl foloseam pe cel de la vest, numit Gumrak. Acesta avea o pistă betonată, însă era complet găurită de bombe și proiectile. Am făcut o dată o aterizare forțată pe el, cu un radiator lovit și am petrecut o noapte de coșmar în canalizările orașului Stalingrad.

Începând din octombrie vremea se înrăutățise, gerul era de la - 15 la - 20 de grade, un vânt năprasnic de 50 - 100km/h și un plafon atât de jos, că adesea eram nevoiți să zburăm cu burta avionului la pământ, pentru a putea cât de cât să intervenim la nevoie. Pe data de 10 noiembrie 1942 am primit direct de la Flotila a IV-a germană, apoi retransmis prin curier de către Corpul Aerian, un ordin prin care ni se schimba misiunea. Ni se semnala că rușii au spart frontul cam la 10 km nord de Stalingrad și au realizat un „mic” cap de pod peste Volga, care „desigur va fi repede lichidat”. Se mai produsese un „mic” cap de pod la 50 km sud, în sectorul Diviziei 5 al cavaleriei române.

Cu toată vizibilitatea redusă, noi executam zilnic până la 10 ieșiri de fiecare avion și pilot, în care nu ne alimentam decât cu muniție, căci puteam face 2 - 3 misiuni fără a mai pune benzină; trăgeam cu armamentul de bord

în tot ce mișca în spatele frontului inamic. Dar în timpul zilei nimic nu se mișca acolo. În zori găseam linia frontului, în cele două capete de pod, tot mai avansată și lărgită. Acțiunea blindatelor se petrecea numai noaptea, iar ziua fiecare blindat pătrundea adânc într-o clădire, camuflându-se. Seara pleca din nou la atac. Toate mijloacele de luptă, oameni și tehnică, erau vopsite în alb și de aici dificultatea de a le descoperi, din cauza vitezei avionului.

Foarte curând ne-am dat seama că această învăluire urmărea o încercuire a trupelor noastre, a celor germane și italiene. Sigur că a existat și o reacție puternică germană, dar cu prea puține forțe, așa încât pe ziua de 18 noiembrie 1942 am constatat că încercuirea se definitiva, iar aerodromul Karpovka era, de asemenea, încercuit.

De la Corpul Aerian am primit ordin să executăm în continuare misiuni de însoțire și atac la sol, și să trimitem la Tacinskaia, unde se mutase Corpul Aerian Român, coloana de auto cu materiale, bagajele noastre și trupa, păstrând doar strictul necesar pentru a putea opera. Coloana însă s-a înapoiat în aceeași zi (20 noiembrie), întrucât unica șosea spre Tacinskaia, fusese interceptată de inamic.

Am raportat situația dramatică în care ne aflam și nu după mult timp am recepționat următoarea radiogramă:

„Puneți-vă sub ordinele unităților germane de pe aerodrom și în subzistența lor; nu putem face nimic pentru voi. Dumnezeu fie cu voi.”...

În ziua de 22 noiembrie, după-masă, ne-am pomenit pe aerodrom cu două avioane Savoia-Marchetti, pilotate de comandorul aviator Udriski și adjutantul major aviator Spuză. Zburaseră până la noi din solidaritate camaraderească pentru a evacua răniții (adjutantul aviator Ioan Panait, coechipierul meu, grav rănit, a refuzat să plece), piloții care nu mai aveau avioane și ce mai puteau lua din tehnicieni și bagaje. Au decolat pe înserat, după ce le-am mulțumit și ne-am îmbrățișat; erau convinși că nu ne

vor mai vedea. Tot atunci a plecat și locotenentul aviator (r) Vintilă Brătianu, care și-a încheiat aici cariera de foarte bun pilot de vânătoare, excelent luptător și român.

Noi am rămas singuri; am luat legătura cu cei de la Stukas, ne-am pus sub ordinele maiorului Barnhelm și am conlucrat cu ei în zilele următoare. Ei ne-au asigurat că în timp util ne vor da ordin de evacuare.

Pe 21 și 22 noiembrie am însoțit formațiile de Stukas și împreună am atacat peretele încercuirii. În seara zilei de 22, Stukas-urile au plecat într-o „misiune” pentru care n-au mai cerut însoțirea noastră, dar nici nu s-au mai înapoiat pe aerodromul Karpovka. Am rămas iarăși singuri, fără hrană, numai cu benzină și muniție.

Presiunea rușilor devenise tot mai puternică, încât auzeam ziua și noaptea duelurile de artilerie, de mitraliere și huruiala specifică a șenilelor de tancuri. Gerul făcea ca schimburile de santinelă să fie doar de o oră și le dublasem. Bateriile de a.e.a. fuseseră aduse pe aerodrom. Dintr-un moment în altul ne așteptam să fim atacați. În ziua de 23 nu s-a putut zbura din cauza unui viscol cumplit, care făcea decolarea imposibilă, nu însă și activitatea tancurilor sovietice. Așa se face că pe la orele 16, când se întuneca, dinspre sud, unde se afla calea ferată, zgomotul de tancuri devenise foarte puternic și ne așteptam ca în cursul nopții să dea peste noi. Am pus santinele și patrulă comandate de ofițeri pe latura de sud, bateriile lui Șerbu și Apostolescu în fața avioanelor, cu țevile orizontale îndreptate spre sud, și am așteptat noaptea. Urma să cerem prin radio aprobarea de evacuare a aerodromului, să ni se trimită patru avioane de transport greu pentru oameni și, dacă vremea ne va permite, să decolăm cu cele 30 de avioane pe care le mai aveam disponibile (la unele din ele mecanicii lucrau cu un spirit de sacrificiu formidabil).

N-am apucat să expediem radiograma și atacul s-a produs între orele 20:00 și 21:00, când un zgomot puternic

de șenile ne-a dat a înțelege că sovieticii se hotărâseră. Iscoadele de la calea ferată au venit în fugă să ne avertizeze că un număr mare de tancuri T.34 se opriseră imediat dincolo de calea ferată cu soldații în jurul lor, pe jos. S-au oprit, au făcut focuri și se pregăteau de atac spre nord. Pe latura de sud-est rămăsese coloana noastră auto încărcată și folosită acum de camuflaj. Pe la orele 21:00 primele tancuri au apărut pe ramboul căii ferate; silueta lor era vizibilă pe fundalul luminat de focurile din spatele lor.

Viscolul se mai potolise. Șerbu și Apostolescu au deschis foc de artilerie eficace, ochit pe țeavă. Tancurile s-au retras, lăsând unul avariat pe calea ferată. A urmat o acalmie de vreo oră în care timp sovieticii desigur că s-au sfătuit cum trebuie procedat, neștiind ce forțe au în față.

La noi pe aerodrom a avut loc un fel de consiliu al ofițerilor. Primul lucru a fost să se dea ordin tuturor soldaților să urce avioanele cu coada pe butoaiile de ulei, pentru a putea trage la orizontală cu tunurile de la bord.

În timp ce acest ordin se executa sub supravegherea subofițerilor și maiștrilor, noi am continuat consiliul și s-a hotărât ca în fiecare avion să fie un pilot. Focul va fi deschis numai la ordinul căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu.

Atacul s-a repetat pe la orele 22:00. De data aceasta cu foarte multe tancuri, care au apărut trăgând. Căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu a dat ordin să se deschidă focul. A început un adevărat infern. Pentru a doua oară, sovieticii s-au retras dincolo de calea ferată, surprinși de intensitatea și de felul focului pe care îl primeau. În fond, erau infanteriști și era posibil ca nici de astă dată să nu fi putut identifica un aerodrom.

După o pauză mai mică, de dincolo de calea ferată a început un foc ucigător din zeci de tunuri, pe tot aerodromul. Avioane distruse sau incendiate, zeci de morți sfârtecați, brațe și picioare care zburau pe sus. Căram cu

greutate răniții în bordeie și adesea, la lumină, vedeam că am cărat un mort sau o bucată de om. Eram plini de sânge, de fum și praf, ca niște urși, în costumele noastre îmblănite. Eram disperați. La un moment dat a venit la căpitanul aviator Șerbănescu adjutantul aviator Tiberiu Vinca, adresându-i următoarele: „Domnule căpitan dacă tot urmează să ne împușcăm, e mai normal să încercăm să decolăm”. Fără nicio ezitare, Șerbănescu a fost de acord. În fond, unitatea există numai în virtutea avioanelor. Dacă numai unul va reuși, el va spune ce s-a întâmplat aici și, cine știe, poate va putea cere ajutor, pentru eventualii supraviețuitori. S-a hotărât identificarea avioanelor care mai puteau decola și s-a găsit un număr de șaisprezece.

Vinca a declarat că el mai ia un camarad culcat pe burtă în fuselaj după ce va demonta aparatul radio, instalația de oxigen și blindajul rezervorului. Toți au fost de acord. I-am spus adjutantului aviator Ioan Panait, care era rănit, că-l iau cu mine, însă m-a refuzat spunând că va zbura singur ca pilot și va mai lua încă pe cineva. Și-a desfăcut pansamentele și a plecat spre avion. Eu l-am luat pe adjutantul aviator Zaverdeanu. Când Șerbănescu a tras racheta roșie care dădea semnalul de decolare, a fost o adevărată nebunie. A nu se uita că era o noapte beznă, luminată doar de incendii, de fulgerăturile proiectilelor și de trasoare de toate culorile. Aerodromul era plin de gropi de obuze. Tanchiștii sovietici, la pornirea motoarelor noastre, au înțeles în sfârșit pe cine au în față. Au reluat înaintarea pe aerodrom, trăgând continuu. La decolare sublocotenenții aviatori Neaghirneac și Rozariu s-au ciocnit, ambele avioane au luat foc și ardeau, la distanța de 50 în unul de altul<sup>23</sup>. Adjutantul aviator Nicolae Iolu, având în brațe pe locotenentul mecanic Gheorghe Simoneta, au fost izbiți în plin de un obuz de tun de pe un tanc. Simoneta a murit, iar Iolu, rănit la cap, a rămas pe loc, grav rănit (ulterior a fost evacuat prin nu știu ce minune la

---

23 Piloții s-au salvat (notă Martha Greceanu).



un spital din Germania; trăiește și astăzi având o placă de argint pe cap). Văzând această nebunie, i-am spus lui Panait (care nu zburase niciodată noaptea) să decoleze la urmă, o dată cu mine, care îmi asumam răspunderea navigației până la Tacinskaia.

Ultima imagine pe care am înregistrat-o a fost aceea a tancurilor sovietice trecând ca prin vreascuri peste bateriile a.e.a. ale lui Apostolescu și Șerbu, care trăgeau cu toate tunurile. Am reușit cu greu să decolez cu avionul meu, avându-l pe Zaverdeanu culcat în fuselaj și aproape de mine, trebuind să văd și lumina roșie a avionului lui Panait. Nici un reper, noapte, ger cumplit și doar o biată busolă magnetică care arăta ce vroia ea. Totuși, cu ceasul și cu această busolă (pe care o cunoșteam perfect) am ajuns la Tacinskaia. De notat că în general și chiar din instrucțiuni, Messerschmitt-ul 109 E7 nu era echipat pentru zbor de noapte și nici pentru navigație radio.

A doua zi au fost trimise de către Corpul Aerian două avioane de transport Junkers 52 la Karpovka, care au fost asaltate de bieții supraviețuitori mai înainte de a se opri din aterizare. Repede ocupate și încărcate, au decolat imediat. Doi soldați, în culmea disperării, au reușit să ia în brațe un montant de la coada avionului; dintre ei numai unul a ajuns la destinație, dar atât de înghețat încât numai cu ranga a putut fi desprins.

După trei zile am primit ordin de a ne deplasa la Morozovskaia, unde erau toate unitățile combatante ale Corpului Aerian. Avioanele noastre arătau ca niște epave ale unei epoci fără glorie.

Peste circa două luni de zile, la Tacinskaia a ajuns un grup de supraviețuitori de la Karpovka, cam 200 de oameni, care sub comanda unui ofițer de administrație (în rezervă), sublocotenentul Drăgan, și a unui maestru mecanic, Marin Bâscă, pe jos, înarmați cu puști Manlicher model 1893, mergând numai noaptea, mâncând rădăcini și zăpadă, au străbătut circa 250 km în teritoriu inamic, apoi

linia frontului și ca niște stafii în zdrențe, au ajuns le ai noștri.

O săptămână mai târziu, am primit ordin să ne deplasăm la Novocerkask, la nord de Rostov, unde vom fi singuri pe aerodrom, dar tot cu epavele noastre neutilizabile...

\* \* \*

Nu mult după ce s-au stabilit la Karpovka, își amintește Tudor Greceanu, românii au primit vizita unui ofițer superior german care le-a comunicat cu o voce gravă: „Domnilor, trebuie să vă îngropați în pământ! Va fi o iarnă teribil de grea, pe care o veți petrece în întregime aici, pe loc. Nu vă faceți griji pentru materiale, trimiteți-vă mașinile la periferia Stalingradului după uși, ferestre și scânduri”. Zis și făcut. Fiecare escadrilă și-a săpat propriul ei bordei, adânc de patru metri și deosebit de lung. Pe aerodrom se găseau 420 de soldați și 50 de ofițeri și, în mai puțin de două săptămâni, aveau cu toții unde să se adăpostească. Până și popota le era îngropată în pământ.

Căzuse prima zăpadă. Iarna îi apăra pe rușii din Stalingrad, cărora nu putea decât să le convină gerurile de peste 20 de grade sub zero, vânturile tăioase și nopțile lungi. Spre a se putea coordona, nemții păstrasera pe tot frontul de răsărit ora Europei Centrale, lucru care făcea ca pentru armatele Axei aflate în fața Stalingradului să se lumineze de ziuă la orele patru dimineața și să cadă întunericul în jurul prânzului.

Piloții de vânătoare au început misiunile de recunoaștere și, în luna octombrie, au aflat că atât la sud de Stalingrad, în regiunea lacului Zaza, cât și la nord, blindatele sovietice făcuseră spărturi în frontul românesc. Piloții români nu puteau observa schimbările petrecute în linia frontului decât după semnalizările soldaților români aflați în prima linie, căci sovieticii înaintau noaptea și se

făceau nevăzuți imediat după răsăritul soarelui; aveau o nemaipomenită artă de a-și camufla blindatele și avioanele

Spărturile rusești înaintau pe zi ce trecea, astfel încât la mijlocul lunii noiembrie coloana de mașini a Grupului 7 Vânătoare nu s-a putut retrage la Tarcinskaia. Încercuirea rusească fusese desăvârșită. Contactat prin radio, comandantul Corpului Aerian Român detașat la Stalingrad, generalul Ermil Gheorghiu le-a transmis celor încercuiți o condamnare colectivă la moarte: „Nu putem face nimic pentru voi. Puneți-vă sub ordinele nemților de pe aerodrom. Dumnezeu este cu voi!”. Toți piloții au rămas stupefiați când, într-o bună zi, avioanele germane de bombardament ce se găseau pe aerodromul de la Karpovka au plecat în misiune și, fără a lăsa vreun mesaj, au dispărut, și-au luat tălpășița, părăsindu-i pe români. Într-o noapte, pe 21 noiembrie, piloții români au auzit zgomot de șenile în sudul aerodromului, pe unde trecea o cale ferată. S-au cățărat târâș până la rambleul liniei și au înlemnit. La nicio sută de metri, peste șaiszeci de tancuri rusești se pregăteau de atac.

Aerodromul nu era apărat decât de două baterii de artilerie antiaeriană. Locotenentul Petre Șerbu comanda o baterie de tunuri, iar cealaltă era în subordinea căpitanului Apostolescu. Ambele baterii se găseau cu țevile îndreptate spre calea ferată. Mai mult, cele patruzeci de avioane au fost imediat împinse cu mâna de către soldați până pe latura de nord a aerodromului, au fost ancorate și piloții au așteptat ivirea primului tanc. Piloții nu puteau trage cu mitraliera de bord, deoarece aceasta era sincronizată cu elicea, așa că se foloseau doar de cele două tunuri ale unui avion Messerschmitt. Soldații nu aveau ce face împotriva blindatelor rusești, ei dispunând doar de pușcoace model 1893.

Primul atac al rușilor a fost respins. Piloții și-au dat seama că avioanele, rațiunea lor de a fi în acest război, se aflau la adăpostul întunericului. Rușii nici măcar nu

realizaseră că atacă un aerodrom. Alexandru Șerbănescu, un pilot venit de la trupele de vânători de munte, a convocat piloții și le-a spus doar că ei nu-și pot permite luxul de a cădea prizonieri și de a divulga secrete militare sub tortura rusească. „Vom încerca să plecăm pe calea aerului sau ne vom păstra ultimul glonț pentru noi”. Atunci subofițerul Tiberiu Vinca a propus: „Într-un avion Me 109E încape doar pilotul, dar dacă demontăm aparatele radio, blindajul, absolut toate anexele mai luăm încă un pilot, pe burtă, în fuselaj”. Nici nu a sfârșit bine vorba că tirul încrucișat a douăzeci de baterii de artilerie rusească a prins să macine aerodromul. Au fost mai mult de o sută de răniți; rușii descoperiseră că au de-a face cu un aerodrom și se pregăteau să-i dea lovitura de grație. Doar cincisprezece avioane mai rămăseseră întregi. Când tancurile au încetat tirul pentru a înainta din nou, Șerbu și Apostolescu și-au împins bateriile până sub nasul rușilor și au tras un foc dezlănțuit, făcându-i pe ruși să se retragă pentru a doua oară.

Nu mai era timp. Cei mai buni piloți, s-au repezit la avioane și s-au pregătit de zbor. Pista era plină de găuri, nimeni nu mai zburase pe vreme de noapte cu un aparat Messerschmitt, dar fiecare pilot a mai luat încă un om în fuselajul avionului. Tiberiu Vinca a scos scaunul pilotului și a mai introdus încă un ins pe post de scaun, s-a așezat în brațele lui și se pregătea să decoleze cu alți doi oameni la bord, ceea ce nemții n-au reușit niciodată să înțeleagă cum e cu putință.

Cele cincisprezece avioane au pornit motoarele și când tancurile s-au ivit iarăși după calea ferată, Alexandru Șerbănescu a dat ordin de decolare. Atunci a început haosul. Nici unul dintre piloți nu părea să aștepte decolarea celuiilalt pilot de lângă el. Au pornit toți odată și nu erau defel aliniați. Din toate direcțiile a pornit un cadril îndrăcit de avioane la sol și până în ziua de azi Tudor Greceanu se minunează că doar două avioane s-au ciocnit

între ele, căci toate avioanele păreau sortite să se prefacă într-un morman de fierărie. Avioanele pilotate de Constantin Rozariu și Nicolae Naghirneac zăceau după ciocnire în mijlocul pistei de decolare, cuprinse de flăcări. Piloții lor s-au salvat, precum și cei din fuselaj. Celelalte avioane și-au luat zborul ca un stol de păsări înspăimântate, care încotro au văzut cu ochii. Ultimii care au decolat, abia după ce pista s-a eliberat, au fost Tudor Greceanu, fost profesor de navigație aviatică și secundul său, Ion Panait, grav rănit la picior cu o săptămână în urmă. Au făcut un tur. Sub ei se înfățișa o panoramă înspăimântătoare. Tancurile rusești înaintau deja pe aerodromul acoperit de morți și răniți. Șerbu trăgea ca un dement la toate tunurile bateriei sale, dar nu mai avea mult de trăit, iar peste căpitanul Apostolescu trecuseră deja tancurile rusești.

Cele două avioane au pus compasul spre apus, au depășit zona de încercuire și au aterizat pe aerodromul de la Moruzovskaia. Când s-a oprit motorul avionului, Tudor Greceanu a crezut că a paralizat. Nici gândurile nu i se mai mișcau în cap. Era năclăit de sânge de la toți răniții cărați din bordeie. Ion Panait a fost dus de urgență la un spital de campanie. Zaverdean, pilotul adus în fuselajul avionului de Greceanu, a fost extras de acolo înghețat, dar în viață.

## **Grupul 7 Vânătoare în Flotila Udet.<sup>24</sup>**

Ne aflam la 1 martie 1943... Ne întorceam în țară venind de pe frontul de pe Don, unde am acționat în cadrul grupului mixt (bombardament-vânătoare) sub comanda lui Iosifescu și după trei luni de lupte rămăsesem doar cu un Heinkel 111 și trei Messerschmitt 109 F. Speram că de

---

<sup>24</sup> Capitol scris de autor.

data asta vom căpăta un pic de răgaz să ne odihnim, să ne lingem rănila, să ne vedem familiile împrăștiate și să ne recondiționăm de bine, de rău, forța de luptă pe mai departe.

Nu eram în București decât de șase zile și iată că suntem chemați de Jienescu la Subsecretariatul de Stat al Aerului, pentru dispoziții cu un caracter cu totul special. De obicei, ordinele ministerului ne erau transmise de Flotilă, respectiv Romanescu, așa încât ne-am reunit la minister un număr de circa 20 de piloți, ofițeri și subofițeri, foarte curioși să aflăm ce a determinat această convocare neobișnuită. Am aflat!

La minister, ne-au primit, într-o sală mare, Jienescu, Romanescu, Pâclea și o seamă de ofițeri superiori de la Statul Major al Aerului. Pe scurt, având în vedere aprecierile Flotilei a IV-a germane asupra comportamentului în luptă al grupului nostru de vânătoare, pe care le comunicase până la Berlin, la cele mai înalte foruri, mareșalul Göring știind că dispariția de pe front a Grupului 7 se datorează lipsei de avioane și în general de utilaje de front, făcea Grupului 7 Vânătoare și prin aceasta Armatei Române onoarea de a încadra acest grup de vânătoare în cea mai de elită și de tradiție unitate de vânătoare germană, Flotila Udet<sup>25</sup>. Pentru aceasta, românii trebuiau să trimită pe cei mai buni piloți din Grupul 7, completați cu alți aviatori pentru a obține efectivul de grup, iar nemții ne vor da avioane de ultimul tip Messerschmitt (Me G2 și Me G4), tot corpul tehnic, întreaga dotație de teren: specialiști, trupă, mașinile, hrană și tot restul, iar noi vom acționa pe front ca o unitate

---

<sup>25</sup> Ernst Udet, pilot de vânătoare german, locotenent în primul război mondial, a avut 62 de victorii, fiind al doilea după Manfred von Richthofen (83 victorii). Amândoi au luptat în flotila 4 cu Herman Goring. Între cele două războaie Ernst Udet a făcut aviație sportivă și o dată a însoțit-o pe Leni Riefenstahl aproape de cercul polar pentru niște filmări. În al doilea Război Mondial E. Udet era general necombatant și s-a sinucis în decembrie 1941. Nu s-a știut de ce.

din Udet sub comandă germană.

Jienescu și mai cu seamă Romanescu ne-au comunicat această propunere, dar ne-au mai comunicat că lasă la latitudinea noastră s-o acceptăm sau s-o refuzăm, întrucât recunosc, și ei și nemții, dreptul nostru binemeritat la o odihnă și un concediu prelungit.

Noi văzusem Messerschmitt 109 G, dar nu speram niciodată să ajungem să zburăm pe avioane de această talie (total diferite, și ca motor și ca performanțe, de E-ul și F-ul nostru). Cum puteam noi refuza, ca pasionați profesioniști ce eram un asemenea vis atins cu mâna? Bineînțeles că am acceptat toți.

Și iată cum și de ce, a doua zi, 8 martie 1943, în frunte cu M. Romanescu și un nou comandant de grup, lt. comandor Radu Gheorghe, ne-am îmbarcat pe un Heinkel 111 al ministerului și am plecat la Dniepropetrovsk, - unde era atunci comandamentul și baza Flotilei Udet - 40 de piloți, în 3 escadrile.

Pe aerodromul exclusiv german de aici ne așteptau noii noștri camarazi de arme, cu care urma să împărțim soarta unui cu totul alt gen de război și alături de care am devenit cu adevărat vânători ai unei aviații ultramoderne, ca material, metode de luptă și mentalitate.

La coborârea din avionul nostru, am fost primiți, ceremonios și rece, de comandantul flotilei, colonelul Wilke, purtător al Crucii de Fier de gât (cavaler) cu frunze de stejar și spade, de secundul acestuia, maior Brendle, cu aceleași decorații, maior Ewald, comandantul Grupului 3 (care urma să ne preia în comanda lui operativă), de căpitanul von Boremski<sup>26</sup>, comandantul Escadrilei a II-a, care ne prelua din punct de vedere administrativ, împreună cu adjunctul lui sit. Horschelmann.

S-au ținut foarte scurte discursuri de bun venit, s-au

---

26 În orig. este greșit scris Bohremski. Referință:  
[https://pt.wikipedia.org/wiki/Eberhard\\_von\\_Boremski](https://pt.wikipedia.org/wiki/Eberhard_von_Boremski)

făcut prezentări formale, după care Wilke a plecat, Brendle la fel, Edward ne-a predat lui von Boremski pentru cazare și acesta împreună cu Bubi Horschelmann ne-au condus la un autobuz enorm, care ne-a dus împreună cu bagajele noastre la o clădire imensă de patru niveluri, în care ne era rezervată o aripă la etajul 3. Camere de 2 - 4 persoane pentru ofițeri (cu ordonanțe germane), camere de 8-12 persoane pentru subofițeri naviganți, „cazinou”, popotă (ofițeri și subofițeri) serviciile aferente, magazine și un mic magazin „markende Waren” unde se puteau cumpăra cu R.K.K.S. (Kriegsmark) mărunțișuri de trebuință zilnică: pastă de dinți, cremă de ghețe, țigări germane, șireturi, cerneală și hârtie, plicuri, dulciuri sau orice alte mărunțișuri, la prețuri derizorii.

La numai o oră după ce ne-am așezat în camere, ordonanțele ne-au adus, pentru fiecare în parte, câte o ladă de lemn, cu legături metalice, cu gradul și numele complet al fiecăruia, scris cu vopsea de ulei (Oberleutnant Greceanu Tudor), și von Boremski ne-a spus că în ele se găsește tot echipamentul necesar. Vă închipuiți cu câtă nerăbdare și-a deschis fiecare lada. Von Boremski spusese adevărul: lăzile conțineau absolut totul - de la batista din buzunar, până la pistol cu muniție, costume de zbor de iarnă îmblănite și încălzite electric și cele de vară din mătase, cască de radio, inhalator de oxigen, barcă pneumatică, o sumedenie de instrumente și obiecte profesionale pe care până atunci le văzusem doar la nemți, cizme de zbor, set de hărți pe mușama fină la scara 300.000, dar și un număr de uniforme de paradă sau front ale gradului respectiv<sup>27</sup>.

Aici s-a născut prima controversă. De comun acord cu Romanescu, care rămăsese cu noi, urmând să se întoarcă a doua zi, am comunicat lui von Boremski problema care se năștea: nu ni se dăduse nicio abilitate expresă de a trece din armata română în cea germană și

---

27 Dar toate erau uniforme germane! (nota Martha Greceanu).



nu ne era permis să hotărâm de capul nostru așa ceva, iar dacă primeam eventual un asemenea ordin superior, noi puteam fi sau nu de acord cu el. De comun acord, noi nu acceptăm această trecere în armata germană.

Von Boremski a fost foarte șocat și ne-a spus că el e dator să se refere în acest sens superiorilor săi, dar că el crede că nu se va admite ca în Flotila Udet să existe altceva decât militari germani.

S-a amânat deci programul de intrare a noastră în activitatea ce ne era destinată, până la luarea unei hotărâri de către forurile superioare ale înaltelor comandamente. A durat două zile (mult mai puțin decât ne-am așteptat noi). În sfârșit, destul de nemulțumit, von Boremski a venit să anunțe că prin dispoziție specială de la „Oberkommando der Wehrmacht” s-a aprobat ca piloții români să poarte uniforme românești.

În consecință, a doua zi, 4 martie, urma ca la ora 4:00 să ne ducem la aerodrom cu autobuzul, pentru a ne prelua avioanele și a începe imediat antrenamentul pe noile tipuri de avioane. Eram în culmea entuziasmului.

Într-adevăr, pe aerodrom ne așteptau 40 de avioane Messerschmitt 109 G noi nouțe dar... germane. Iarăși ne-am adunat, Radu Gheorghe, comandanții de escadrile și ceilalți ofițeri și ne-am găsit în fața unui nou impas. Din nou ne-am adresat lui von Boremski și i-am spus că avioanele, conform înțelegerii care ni s-a citit la București, aparțin Armatei Române și, în consecință, nu pot purta pe ele însemnele și culorile germane, iar noi piloții pe front, puși în situația unei aterizări forțate în liniile inamice (lucru care se întâmpla repetat), n-am putea beneficia de statutul de prizonieri de război, ci am fi împușcați pe loc ca spioni. De data aceasta, trecând peste rezerva lui politicoasă de până atunci, von Boremski a promis că desigur va face referire superiorilor lui de cele spuse de noi, dar că, după părerea lui, această nouă pretenție a noastră este total inacceptabilă Flotilei Udet, deși a

recunoscut un oarecare temei al ei, credea că și prestigiul flotei are un cuvânt de spus.

Ne-am întors deci la comandament cu jucăria luată și cu convingerea că probabil va trebui să ne întoarcem la București cu botul pe labe.

Trei zile a durat această expectativă incertă într-o rezervă ostilă a mediului german. După aceste trei zile ne-a făcut o vizită însuși comandantul flotei, colonelul Wilke, cu însoțitorii lui și ne-a spus că: „cu toată opoziția forurilor de decizie ale flotei”, însuși mareșalul Hermann Göring a ordonat ca pe avioanele destinate românilor să se vopsească imediat însemnele și culorile aviației române.

Deci, din nou, a doua zi dimineață, la ora 4:00, plecarea la aerodrom, unde în prezența lor, vom începe antrenamentul pe noile avioane. Sec și rece!

Între noi am discutat și am hotărât ca din acel moment să nu mai întindem nicio coardă și să ne comportăm ca cei mai disciplinați și mai buni militari posibili, căci căpătasem un maximum nesperat de la ei.

A doua zi am avut o nouă surpriză, de data asta plăcută și care ținea de o magie pe care nici astăzi nu mi-o explic bine. Sectorul avioanelor noastre era ocupat de 40 de avioane Messerschmitt 109G vopsite peste noapte cu însemnele și culorile române. Impecabil; de parcă ar fi fost construite la IAR Brașov și nu vopsite noaptea pe un aerodrom de război și încă german. De unde și cine le-a furnizat șabloanele corecte ale tuturor însemnelor (a nu se uita că în acea perioadă semnul aviației române era crucea tricoloră din M-uri, destul de complicată), plus numărul de șabloane, personalul și culorile nitro, pentru a vopsi 40 de avioane într-o singură noapte, toate absolut la fel și absolut exact.

Fiecărui pilot i s-a destinat un avion conform seriei de fabricație și numărului de ordine vopsit mare pe fuselaj. La fiecare avion ne aștepta echipa de 5 servanți afectată acestuia, aliniată, a dat raportul și ne-a deschis cabina, a

instalat inhalatorul propriu, toate celelalte ustensile, a raportat starea impecabilă a avionului și a așteptat dispoziția noului lor comandant direct. Von Boremski ne-a spus să ne adunăm în jurul a trei instructori, care ne vor prezenta diferențele specifice ale noului tip în comparație cu F-ul, atât ca instrumente, cât și în privința comenzilor de pilotaj, urmând ca apoi noi să facem câte un zbor individual pentru a ne lua avionul în mână.

Am avut atunci o convorbire cu Radu Gheorghe, cu Șerbănescu, Milu, Mucenica, Panait, Burileanu și alții și am hotărât să le facem nemților o demonstrație care să-i edifice asupra posibilităților piloților noștri.

Când s-a hotărât plecarea primelor avioane spre pista de decolare Șerbănescu, Milu, Mucenica și cu mine am pornit motoarele odată și cu toată dispoziția de zbor individual am pornit toți deodată spre capul pistei, ne-am așezat în formație strânsă și am decolat în pachet.

Am luat puțină înălțime - avioanele ne-au entuziasmat -, am făcut câteva exerciții de maniabilitate, după care ne-am întors la aerodrom și la destul de mică înălțime (sub 500 m) am făcut o demonstrație de zbor în formație foarte strânsă și de acrobație în formație, după care tot cu formația ne-am întors la aterizare, la punct fix pe pista betonată.

Efectul a fost total neașteptat; s-a oprit zborul pentru toți cei care nu apucaseră să zboare, am fost întorși la cantonament și ni s-a comunicat că a doua zi la ora 6:00 fix să fim la avioane, căci vom pleca pe aerodromul de luptă, la Pavlograd, de unde vom începe misiunile de război.

Ne-am gândit că o asemenea deplasare pe un aerodrom, cu coloana auto, cu bagaje, utilaj de teren, trupă etc. etc. va dura ca la noi, câteva zile și că în acest timp vom avea răgazul să punem pe toți să facă măcar câte un zbor de aclimatizare.

Mare ne-a fost însă surpriza când a doua zi la ora 6:00 am găsit în sectorul nostru șapte avioane trimotor de

transport Junker 52 care încărcaseră deja absolut toată zestrea grupului, inclusiv trupa, la fiecare avion nemaifiind decât doi servanți pentru a ne porni motoarele. S-a decolat pe escadrile și patrule și într-o jumătate de oră aterizam la Pavlograd.

Aici am fost cazați toți într-o clădire la 2 km de aerodrom, iar la 8:00 am primit primul ordin de misiune de la maiorul Ewald, cu toate misiunile pe care le vom executa în cursul acelei zile: vânatoare liberă în zona frontului - cu specificația că sunt multe avioane inamice în sector. Așa a început pentru noi o nouă fază a războiului.

Cu toate insistențele noastre pe lângă Radu Gheorghe, care venea pentru prima oară pe front, să ne lase pe noi, cei mai experimentați în luptă, să facem primele misiuni, pentru a sonda sectorul și caracteristicile lui, Radu Gheorghe n-a acceptat nici în ruptul capului, spunând că datoria lui de comandant este de a merge primul în fruntea piloților grupului. A plecat deci cu prima patrulă în sector. Radu Gheorghe, Burileanu, cu celula Ioniță, Simionescu. Imediat am fost chemați la stația radio terestră, căci vânătorii noștri fuseseră agățați de vreo 20 de avioane Lagg 5 care protejau asaltul rusesc. În prima luptă aeriană a primei zile de activitate pe acest front a fost doborât în luptă comandantul Grupului 7 românesc din cadrul Flotilei Udet. Comanda a preluat-o Șerbănescu.

Am urmat eu să plec cu patrula mea: I. Panait, Liviu Mureșan și coechipierul acestuia Mitrică Encioiu. Sectorul era într-adevăr foarte activ, așa că și noi a trebuit să ne cam agățăm de niște IAK-uri rusești care stânjeneau activitatea unei recunoașteri foto germane. M-a înlocuit în sector la terminarea benzinei Ion Dicezare cu patrula lui și tot așa ne-am continuat misiunile ordonate de Ewald, raportând regulat rezultate, întâlniri și observații de interes tactic.

Vreau să mai semnalez un amănunt caracteristic. Masa de prânz era luată în două serii la popota ofițerilor,

respectiv subofițerilor, turul doi asigurând executarea în continuare a misiunilor câtă vreme mâncau primii. La această popotă, unde ofițerilor români li se rezervaseră două mese pe tură, am avut marea surpriză de a fi primiți de o doamnă. O doamnă foarte frumoasă și tânără, extrem de bine îmbrăcată, chiar elegantă, care s-a prezentat „Lili” și ne-a condus la locurile rezervate.

Această doamnă ne-a prezentat plină de tact condoleanțele de rigoare pentru pierderea comandantului de grup, a dat dispoziții să fim serviți după ce s-a interesat foarte atent de eventualele noastre preferințe, ne-a servit un „Stempel” de „Steinhager” (un păhăruț de băutură foarte tare, care era singurul admis pentru tot cursul zilei) după care, cu de la sine putere, ne-a întrebat dacă am dori un al doilea, dar noi am refuzat. Ulterior, atât de la ea cât și de la piloții nemți, am aflat mai multe despre această persoană.

Războiul și condițiile de front generează o oarecare delăsare la luptători, se îmbracă mai neglijent, se bărbieresc mai rar sau deloc, limbajul devine argou (adesea colorat negativ), curățenia lasă de dorit, iar bunele maniere au de suferit. Știind toate acestea, comandamentele superioare germane instituiseră o școală și examene foarte severe pentru voluntare, de cea mai selectă calitate și de o moralitate absolut incontestabilă, care după ce treceau printr-o selecție riguroasă erau trimise pe front la unități de aviație (am auzit că și la bazele navale) cu unicul scop de a întreține atmosfera decentă și civilizată care se cade unei unități a unei armate demne și moderne.

Lili era direct sub aripa protectoare a lui Wilke, care îi dăduse atât o sumă de sarcini foarte neobișnuite, cât și puteri tot atât de neobișnuite, de care dădea socoteală exclusiv comandantului de flotilă. Lili dispunea de alcătuirea meniurilor, de alegerea alimentelor, de „răsfățarea” gastronomică a celor cu preferințe, dacă ea le

considera justificate, sau a celor care se distingeau în luptă sau primeau decorații, Lili avea drept de veto în materie de băutură, dar și dreptul, cu discernământul ei de femeie, să dea șampanie franțuzească celui care ocazional ar fi avut „nevoie” de așa ceva.

Dacă însă cineva, oricine ar fi fost, ar fi îndrăznit să se lege de Lili sau să fie nepoliticos cu ea, zbură din unitate fără drept de apel. Mi s-a povestit de două asemenea cazuri destul de recente (două și trei luni) în care Wilke, deși unul dintre ei era purtător de „Ritterkreuz”, îi dăduse pe amândoi afară din flotila Udet fără nicio discuție.

Lili atrăgea, cu multă dragălașenie și bun simț, atenția celui sau celor care eventual făceau concesii curățeniei sau ținutei personale la popotă, cazinou sau în relațiile cu semenii lor. Lili era o realitate!

Să ne întoarcem la activitatea de război și la relațiile noastre cu acești noi camarazi de arme, aproape toți oameni cu peste 20 de victorii aeriene (von Boremski avea la data aceea 80 de victorii omologate și era purtător de Ritterkreuz cu frunze de stejar) pentru care noi aveam un deosebit respect și admirație, dar care – cum era și firesc – ne-au privit un timp cu acea ostilitate cu care oricine privește intrușii. Îi înțelegeam, dar ne-am străduit mereu să spargem gheața și să le dăm noi, poate în alt fel, motiv să ne admire și să le dovedim că noi nu le compromitem unitatea cu nimic.

Prima dovadă de calitate a fost aceea de piloți. Demonstrația de la Dniepropetrovsk, urmată de primele zboruri pe acest nou tip de avion direct în luptă, fără nici un incident, își făcuse drum în conștiința celor care erau calificați să le aprecieze.

Chiar a doua zi au început victoriile aeriene în luptă, chiar în văzul formațiilor germane alături de care ne aflam în acest sector. Șerbănescu, Milu, Dicezare și cu mine am doborât fiecare câte două avioane inamice, victorii

omologate de nemți; Mucenica, Mălăcescu, Mureșanu câte un avion, pe o vreme foarte proastă (cu plafon scăzut). De unde la început Ewald ne trimitea mai mult în vânătoare liberă sau intervenții în zonă, alături de alte patrule germane din grupul lui, numai după câteva zile a început să ne încredințeze sector propriu de acțiune pe întreaga noastră răspundere, precum și în întregime protecția formațiilor de bombardament greu sau Stukas, misiuni în care am avut multe lupte, multe victorii dar și pierderi... Dar, n-am pierdut niciodată avioanele pe care le protejam, lucru care ne-a adus multă stimă din partea Grupului și a Flotilei (Wilke, Bredle). La solicitarea comandamentului și susținute de flotilă, am primit chiar citări prin ordin de zi, individual și colectiv, de sus de tot.

Însoțirile de bombardament erau considerate în Udet o corvoadă, căci fiind legați de formația protejată, nu puteai umbla după victorii și de aceea, după o perioadă de însoțiri, de care era absolută nevoie, urma întotdeauna o lungă perioadă de vânătoare liberă în sectoare și de acoperiri pe zonă, unde libertatea de mișcare în plan și verticală permitea interceptarea absolut a oricărui avion inamic și de aceea astea erau misiunile cele mai apreciate de piloți, ca aducătoare de victorii, în care erau folosite toate posibilitățile acestui minunat avion de vânătoare.

În acest fel victoriile au început să se acumuleze. La a 15-a victorie aeriană nemții mi-au conferit Crucea de Fier clasa a II-a și mai târziu, la a 25-a, Crucea de Fier clasa I. Au fost decorați mulți dintre ai noștri: Șerbănescu, Dicezare, Milu, Mucenica, Burileanu, Mureșan, Simionescu și alții. Când am îndeplinit 500 de misiuni executate în teritoriul inamic, nemții mi-au conferit (și nu numai mie) „Frontflugspange in Gold” o insignă foarte apreciată profesional, pe care mulți nemți nu o obținuseră, deși ei erau mai mulți decât noi, dar zburau mai rar și nu chiar pe orice vreme. Am să relatez câteva misiuni mai speciale la care am participat.

Pe aerodromul de la Makievska, unde cantonamentul nostru era departe de aerodrom, autobuzul ne aducea dimineața la ora 5:00 la aerodrom și în ziua de 4 mai, din autobuz am văzut cum un număr de 40 de avioane de asalt și vânătoare rusești ne atacau aerodromul, în timp ce noi asistam neputincioși, căci nu ajunsesem încă. Ewald a hotărât deci ca începând de a doua zi o patrulă de alarmă să se găsească gata legată în avioane la ora 2:00. Mie mi-a revenit sarcina de a comanda patrula aceasta, cu toate că era greu de crezut că rușii vor repeta atacul care în ziua de 4 nu făcuse pagube prea însemnate.

La ora 2:00, Chirvăsuță, Burileanu, Enescu și cu mine eram legați în carlingă și citeam la lumina becului de vizor Revi, când servanții mi-au semnalat că dinspre răsărit (orizontul devenise roz) se vedea ceva ca niște muște dezordonate. Am bănuț că erau „Storkämpferii” (avioane mici de deranjament noaptea) care se întorceau la bază, dar pentru orice eventualitate am pus pe toți servanții să învântească la bendixuri ca să putem decola imediat la nevoie. Rușii, căci ruși erau, au realizat un prim atac înaintea decolării noastre. Am profitat de degajarea lor după atac pentru a decola toți cu burta la pământ, iar după escamotarea roților și a flapsurilor am intrat în formațiile rusești și a început lupta. Rușii nu pricepeau cine trage în ei, câți inamici sunt și de unde au apărut. Rezultatul a fost: pagube 0, 6 avioane rusești doborâte chiar pe aerodromul nostru, arzând în diferite puncte, pierderi 0.

Când a venit Ewald la aerodrom ne-a chemat în biroul lui și... ne-a tras un perdaf de zile mari: „Nu admit sub nici un cuvânt acțiuni sinucigașe. A trebuit să fie imbecilii de ruși ca să nu vă doboare cu ușurință pe toți patru”. După aceea ne-a îmbrățișat și ne-a felicitat.

Ewald în principiu avea dreptate, dar noi contasem pe această imbecilitate, pe greșeala lor de a ataca toți odată și pe scurta perioadă când nu ne puteau vedea și am reușit. În definitiv, nu pentru asta am fost puși în alarmă



de la ora 2:00 de dimineată?

Că și Ewald a avut dreptate s-a dovedit a doua zi de dimineată când alarma de la ora 2:00 a fost preluată de comandantul escadrilei 57, Nicu Polizu. În ziua de 6 mai 1943, rușii au atacat din nou la orele 4:00, cu un număr și mai mare de avioane. Lui Nicu Polizu nu i-a pornit motorul de prima dată și când a reușit să decoleze a fost prins imediat, cu roțile încă afară, în limită de viteză, și a fost doborât în flăcări chiar la marginea aerodromului. Locul lui Polizu l-a luat, venind din țară, Constantin Băzu Cantacuzino, care a preluat comanda escadrilei 57.

Cu Grupul 3 comandat de Ewald în Flotila Udet am fost pe Pavlograd, apoi pe Makievskia, Stalino, Taganrog și apoi pe un aerodrom improvizat în poiana unei păduri seculare care se numea Teiasovia, la Krivorotovka, unde nu ne-a putut descoperi nici un inamic, dar care avea inconvenientul că dacă nu făceam o navigație foarte riguroasă, nici noi nu-l nimeream decât greu (mai ales la limită de benzină), lucru care a dus pentru nemți la două accidente grave (din fericire nu și la noi).

Eram pe acest teren și era o perioadă de ploie torențiale, care de o săptămână țârâiau norii la plafon foarte jos, când Ewald a primit un ordin de la Flotila a IV-a, care cu toate insistențele lui nu a putut fi nici refuzat nici amânat sau pasat altei unități. Toate celelalte unități erau prea îndepărtate ca teren pentru a o executa. Era vorba despre evacuarea spitalului de campanie de la Taganrog, adică un număr de circa 200 de răniți grav, cam tot atâtea cadre medicale, medici și surori, plus toată aparatura și dotația spitalului, căci toată zona era încercuită de ruși, care se consolidau în fiecare zi. Aerodromul de pe Taganrog rezista încă și pentru a se putea face operația aceasta, 30 de trimotoare de transport Junker-52 plecau de la Stalino, aterizau la Taganrog, încărcau acest spital în întregime și se întorceau la Stalino.

Problema era că aceste avioane trebuiau protejate,

atât la venire cât mai ales la plecare, dar și în timpul destul de lung al încărcării, deoarece era imposibil ca rușii să nu încerce să intercepteze și să distrugă acest convoi de mică viteză și atât de vulnerabil. Misiunea era deci de mare răspundere și cu o durată de câteva ore.

Tot conform ordinului, vânătoarea trebuia să asigure permanența deasupra aerodromului Taganrog în tot timpul aterizării, încărcării și decolării acestui convoi enorm și greoi, aterizând pentru alimentare imediată doar pe jumătate și pentru câteva minute. Vremea la Taganrog era dată ca bună, iar peste Marea Azov era senin. Misiunea trebuia executată cu orice preț, chiar cu riscul sacrificării vânătorilor. Când toate posibilitățile de a evita misiunea s-au dovedit inutile, Ewald a transmis prin von Boremski ordinul în întregime lui Șerbănescu cu mențiunea scrisă *manu propria* „O asemenea misiune numai românii pot s-o execute”. Șerbănescu m-a chemat pe mine (îmi făcusem o reputație de foarte bun navigator în P.S.V.<sup>28</sup>) și împreună am examinat situația dată.

Ploaia continua cu înverșunare, iar pe terenul moale avioanele stăteau eu roțile pe scânduri, deci însăși decolarea pune probleme și nici nu prea mai aveam timp, căci după ordin trebuia într-o oră să fim în aer.

În aceste condiții nu puteam angaja viața altora și deci am acceptat misiunea pentru mine și un coechipier voluntar. Acesta a fost bineînțeles Cristofor Chirvăsuță, unul dintre cei doi coechipieri ai mei. Era un foarte bun pilot în orice situație, dar un navigator nul, așa încât i-am pretins să stea lângă mine și să nu mă piardă nicio clipă din vedere, căci eu nu mă voi putea ocupa de el.

Toată nemțimea a ieșit să vadă această decolare cu trâmbe de apă și de noroi, iar când am depășit vârfurile copacilor am intrat imediat în nori. Am luat cam 5.000 de metri. Formația de Junkere a fost perfect punctuală,

---

28 P.S.V. = zbor fără vizibilitate (pilotage sans visibilité).

perfect ordonată. Fără incidente am ajuns la Taganrog unde a început aterizarea trimotoarelor, noi doi făcând o acoperire cam la 3.000 de metri.

Durata și lentoarea încărcării mi-au părut o veșnicie. De două ori am aterizat pe rând pentru alimentare, până când au început să urnească Junkerele pentru decolare. Eram proaspăt alimentați așa încât am început protejarea acestui convoi, care, cu burta la pământ, se îndrepta spre Stalino. Înspre răsărit păтури grele de nori până la 5.000 m. Spre apus, vreme bună. Ju-urile profitau de umbra norilor și se strecurau cu o admirabilă dibăcie într-adevăr cu burta la pământ. Dar inevitabilul s-a produs. Convoiul a fost atacat de un număr de vreo 40 de avioane inamice Lagg 5, care venind însă dinspre răsărit, au apărut de deasupra norilor și noi doi le-am angajat în luptă înainte ca ele să fi ajuns (sau poate chiar să fi văzut) formația grea. A fost o luptă teribilă!

Doi contra 40, neurmărind alt rezultat decât a atrage lupta către în sus și spre dreapta, în timp ce Ju-urile dispăreau sub stratul de nori. Cred că rușii n-au știut niciodată câți am fost noi. Chirvăsuță stătea perfect lângă mine, iar eu trăgeam în tot ce-mi ieșea în față, fără să mă uit ce se întâmplă cu el. Grija mea cea mare era pe de o parte să salvez convoiul, pe de alta să știu mereu perfect unde suntem, fiind atent la ceas și la benzină, căci o aterizare forțată în pădurea aceea ar fi fost fatală pentru amândoi. De aceea, când am fost sigur că Junkerele au scăpat, am rupt lupta și am picat în pătura de nori, recalculându-mi la repezeală capul compas. Am început coborârea când după ceas trebuia să mă apropii de bază și am avut norocul ajungând la vârful pomilor să pic exact pe teren. Aterizarea aproape de limita de benzină am făcut-o mai mult la nimereală, dar a mers bine pentru amândoi. Niciodată n-am văzut pe Șerbănescu atât de emoționat și pe von Boremski atât de plin de admirație.

Bineînțeles că am raportat lui Ewald cum

decurseseră cele cam 430 de ore ale misiunii, acesta ne-a felicitat pentru performanța de zbor, dar ne-a spus că vom mai discuta după ce primește informațiile despre felul cum s-au desfășurat treburile pentru convoiul de Ju 52. Spre seară, pe la orele 16:00, a aterizat pe teren un Fieseler Storch și Ewald ne-a chemat la el pe von Boremski, Șerbănescu, Chirvăsuță și pe mine. Când am ajuns la el, acolo mai era maiorul Brendle, din partea Flotilei și un colonel necunoscut. Acesta ne-a spus că el a fost comandantul formației de Ju 52, că a asistat la întreaga operație, inclusiv, de departe, la lupta aeriană pe care o avusesem cu Lagg-urile rusești. Ne-a confirmat că toate Ju-urile au ajuns cu bine la Stalino, ne-a exprimat mulțumiri și felicitări din partea tuturor participanților și ne-a confirmat că echipajele au văzut căderea a doua Lagg-uri (omologare) după care ne-a spus că unitatea lui va cere citarea prin ordin de zi pe armata germană, din partea Marelui Cartier General. Aceasta ne-a venit semnată de Hitler după trei săptămâni și a fost comunicată și Marelui Stat Major Român.

Ar fi desigur multe misiuni de povestit, dar consider că nu pot fi toate povestite aici și mă rezum a menționa că acumulasem multe victorii aeriene, făcuserăm nemților sute de misiuni la inamic, căpătasem aprecierea și chiar prietenia nemților la toate nivelurile, am lucrat pe diferite terenuri, de bază și de lucru, dar am avut și grele pierderi de plătit. Menționez cu respect pe Radu Gheorghe, pe Nicu Polizu-Micșunești și Liviu Mureșan, dar noua și temeinica noastră experiență de război avea să dea roade și eu cred că abia atunci am devenit niște foarte buni piloți de vânătoare.<sup>29</sup>

---

29 Condițiile de lucru în aviația germană, în special într-o unitate de elită, permiteau mari performanțe în privința avioanelor doborâte și am învățat multe aici. Mentalitatea românească, chiar și în aviație, era oarecum patriarhală. Punctualitate, punctualitate, dar un minut, două nu era mare lucru. Flotila Udet participa la misiuni extrem de grele, cum a fost, de pildă, salvarea echipajului unui bombardier care se

Toate însă au și un sfârșit. Perioada din Udet a avut pentru noi ca sfârșit reconstituirea Corpului Aerian Român cu material german nou, cu unități refăcute și completate (unele la botezul focului) sub comanda generalului de escadrilă aviator Emanoil Ionescu (Pipițu). Era la sfârșitul lunii august 1943 când am primit ordinul de a pleca cu toate avioanele la Kirovograd (sud de Uman) unde urma să aibă loc reintrarea în luptă a Corpului Aerian, festivitate la care participa și Regele Mihai și mareșalul Ion Antonescu cu toate mărimile. Bineînțeles că acest ordin al ministerului nostru, retransmis prin Flotila a IV-a germană, ne-a revoltat atât pe noi cât și pe nemți.

Adică cum? Iei o unitate angajată în lupte crâncene și o duci cu avioane cu tot să faci o demonstrație de bâlci pentru a satisface unele vanități? Festivitățile acestea nu se puteau face și fără noi? La vremea aceea, noi credeam că vom rămâne pe mai departe în Flotila Udet. Ordinul este însă ordin și pentru a marca bine că noi înțelegem să rămânem în Udet, cu noi a plecat la Kirovograd atât von Boremski cât și Bubi Horschelmann. La Kirovograd ne-au primit atât Romanescu cât și Jienescu care ne-au făcut o primire foarte, foarte frumoasă, căci erau la curent cu activitatea noastră în Udet zi cu zi și cu aprecierile forurilor germane, precum și cu decorațiile primite.

---

prăbușise în Marea Azov. Aici ordinele erau cam așa: "Un avion va decola la ora 4 și 32 minute de la baza de la Nikolaev și se va găsi la punctul unde se află bărcile de salvare la ora 4,52 de minute și 15 secunde. Având în vedere că misiunea se desfășoară la limită de benzină, trebuie să fiți exact la această oră acolo". Nu se admiteau întârzieri nici măcar de ordinul secundelor. Dacă aveam o întâlnire cu bombardiere la o anumită înălțime, la o anumită oră și într-un anumit loc, întârziind doar două secunde, bombardierele plecau neînsoțite, iar noi riscam să pierdem din avioanele de sub protecție. Decolam cu ochii pe secundarele de la ceas. Punctualitatea mi-a rămas de atunci o a doua natură (nota autorului).

A doua zi în cursul dimineții a avut loc demonstrația de care ni se spusese, cu toată ștăbimea bine adăpostită într-o tranșee zidită, cu binocluri și alte farafastâcuri, iar bombele erau de ipsos, cartușele de manevră și țintele din lemn vărut. Pe noi această mascaradă ne-a revoltat și nesocotind ordinele am băgat muniție de război atât la tunuri cât și la mitraliere. Nu mai spun că am făcut toate țintele praf și chibrituri, lucru care ne-a atras o anchetă ulterioară care s-a soldat până la urmă cu rușinea și scuzele celor care au inițiat ancheta. Grupul nostru a participat la banchetul care a urmat, cu discursurile de rigoare, dar am refuzat să mai stăm până a doua zi și spre seară am plecat înapoi la Teiasovia, unde ne-am continuat misiunile. Cu regret însă trebuie să menționez aici că von Boremski, care băuse la banchet mai mult decât era admis, a avut un accident foarte grav, din vina lui, și a fost internat într-un spital de răniți grav.

Trei zile după întoarcerea noastră la Teiasovia-Kraivorotovka, pe aerodromul nostru au venit cu un avion special Jienescu și Romanescu, care au fost primiți de nemți și de noi cu onorurile cele mai mari, după care în prezența lui Wilke, Brendle și a celorlalți comandanți de escadrile și grupuri din Udet, ne-am luat rămas bun de la ei și de la prietena noastră bună, Lili.

Din discursul scurt ținut de Ewald voi menționa doar o frază, care trebuie să mărturisesc că prin corectitudinea ei m-a impresionat mai mult decât un întreg discurs formal. Citez: „Recunosc că la 8 martie 1943 am primit cu destulă îndoială și rezervă în rândul nostru grupul de vânători români, considerând că este o abdicare de la demnitatea flotei dictată de interese conjuncturale. N-au trecut de atunci nici 6 luni, în întregime de lupte, victorii, dar și grele pierderi și iată astăzi, din toată inima și cu conștiința adevărului, în numele meu, al camarazilor mei și al tuturor specialiștilor tereștri, pot spune cu mândrie că prezența piloților Grupului 7 Vânătoare Regal Român în

cadrele Flotilei Udet a fost o cinste pentru Flotila Udet. Pentru piloții români, de trei ori ura! Vă dorim tuturor succese, victorii și Hals und Beinbruch”.

Wilke a ținut un discurs scurt și neașteptat de sentimental, iar la sfârșit ne-a comunicat că, întrunind toate acordurile șefilor ierarhici și în numele lor, ne dă dreptul, pe viață, să purtăm la mânăscă brasarda specială a „Udet Geschwader”. Ne-am îmbrățișat apoi cu fiecare ofițer și subofițer și după două ore de evocări, bancuri și rememorări, am decolat spre noua noastră destinație, aerodromul Mariupol nord, sub comanda lt. cdor. av. I. Ignat.

## **Luptele contra bombardamentelor americane**

În primăvara anului 1944, aviatorul Tudor Greceanu, încadrat acum în Grupul 9 Vânătoare, comandat de căpitan aviator Alexandru Șerbănescu, va participa și la luptele dramatice purtate cu aviația de bombardament și vânătoare americană. Și în aceste încleștări zburătorii români au primit demni și cu bărbăție o luptă inegală sub raport numeric, superioritatea fiind zdrobitoare sub acest aspect de partea americanilor. Aviatorii români au probat înalte pilde de vitejie, demne de toată admirația, înscriind pagini de mare eroism în fața cărora ne înclinăm respectuos frunțile<sup>30</sup>.

\* \* \*

Întorși de curând în țară de pe frontul de est în primăvara anului 1944, piloții români de vânătoare, în special cei din Grupurile 7 și 9, din ultima grupă, sub

---

30 Șerban Constantinescu - "Tudor Greceanu" în Aviatori români participanți la luptele din anii 1916-1918 și 1941-1945, București, 1995, p. 88.

comanda căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu, făcând parte și locotenentul Tudor Greceanu, aveau acum ca misiune apărarea teritoriului contra bombardamentelor forțelor aliate americano-engleze și sovietice care aveau ca obiectiv, cu precădere, zona petrolieră a Ploieștiului, dar și centrele industriale din București, Brașov, Turnu Severin și altele, precum și aerodromurile și nodurile de cale ferată.

În aceste condiții, vânătorii români dotați cu aceleași Messerschmitt 109G, care acum erau depășite în comparație cu avioanele de vânătoare americane cu care trebuiau să se înfrunte, luptau concomitent împotriva celor mai puternice aviații angajate în război: aviația americană de bombardament însoțită de avioane de vânătoare P38 și P51 (Lightning și Mustang), aviația engleză dotată cu bombardiere bimotoare Wellington și cvadrimotoare Lancaster, precum și aviația sovietică. Cu toată inferioritatea numerică, piloții români de vânătoare trebuiau să-și împartă activitatea între frontul din nord-estul țării, unde ajunseseră sovieticii, și punctele din interior, unde activitatea aviației americano-engleze era acum de o intensitate dramatică. Avioanele americane veneau de la Foggia (în apropiere de Marea Adriatică) cu sutele, întunecând cerul și erau întâmpinate de doar câteva zeci de piloți români de vânătoare. Superioritatea americană, atât numerică cât și calitativă, era covârșitoare, proporția fiind de cele mai multe ori de 1 la 10 și chiar mai mare și, totuși, piloții români nu pregetau să angajeze lupta în orice situații sau condiții cu un curaj de nedescris, suplinind prin temeritate, manevre și procedee personale imaginate de ei „ad hoc”, inferioritatea dramatică în care se aflau de fiecare dată. Pierderile au fost îngrozitoare, grupurile ajungând la efective de escadrile, dar și pierderile adversarilor erau uneori considerabile (pe 10 iunie 1944 Grupul 6 Vânătoare doboară 24 de avioane americane de vânătoare P38 cu



numai 3 pierderi), dar fără importanță în comparație cu efectivele lor. Totuși americanii au înțeles că în România există o aviație de vânătoare de care trebuiau să țină seama.

Locotenentul Tudor Greceanu își conduce patrula spre 4.000 în înălțime. Sector 7 (sud-sud-vest), după indicațiile primite prin radio. Dirijați spre Buzău, mereu în urcare, ajung la verticala acestuia cu 5.000 pe altimetre: sunt întorși nord-est, spre Ziliștea. Apoi spre Focșani. La 6.000 se află din nou aproape de Tecuci, ceva mai la sud-est. Pe cer limpede, curat. Albastru, fără bombardierele după care se tot învârt la vagile indicații primite... Cvadrimotoarele sunt văzute de Lungulescu: le anunță. Mult mai sus aflate, dârele de condensare ale acestora se înscriu spre nord-est. Messerschmitt-urile forțează motoarele în cambraj puternic până la 9.000, unde balansează aproape în limită. Aliniat acum la nivelul bombardierelor, dar în urmă.

Locotenentul Greceanu îl are alături pe adjutantul Chirvăsuță. Privesc... Uriașa masă de avioane lasă în urmă dârele albe și fuioarele cenușii, subțiri ale motoarelor „împinse”. Sclipesc orbitor în soare, un incredibil spectacol... Nu faptul de a nu mai fi văzut o astfel de mulțime zburătoare, ci chiar neputința, neștiința lor de a-și imagina posibilitatea, necuprinsul unei astfel de formații, îi uimește acum! îi fascinează. Deci aceștia, astfel, atâția sunt americanii! Speră pentru o clipă locotenentul să poată folosi dârele de condensare ale lor spre a ascunde apropierea, la distanță de tragere. O privire în urmă și înțelege! Propriile urme similare lăsate în eter, sunt desigur urmărite de mitraliorii aflați în turelele de spate ale bombardierelor, așa că... pică ușor pe stânga, crede că este mai puțin vulnerabil din această poziție. Câștigă viteză. Surprinzător, repede și mult însă pierde înălțime.

Aerul rar... Repune motor, se repede, declanșează cele trei tunuri! (Are unul dintre puținele G-uri<sup>31</sup> înarmate astfel – G2). Și locotenentul Greceanu, comandant de escadrilă, trecut prin toate viclesugurile războiului aerian este surprins, uimit... Declanșând focul de la 200 m, venit „sfoară” în spatele Liberatoarelor, e primit cu o vijelioasă ploaie de trasoare a mitralierelor grele. Încrucișate. Converghând din zeci de turele spre aparatul său. Este lovit imediat. Răpăială de grindină pe avion, un șoc puternic apoi: o spărtură mare, urâtă, în aripă! Degajează fără a putea măcar observa efectul rafalelor sale. Cu îndărătnicie însă revine la atac, secondat de G-ul adjutantului Chirvăsuță. Desigur, bombardierul, rămas în urmă, lovit, fumegând dintr-un motor... Și acum știe: se apropie deviind rapid dreapta-stânga spre a evita... Evită cele trei tunuri, spulberă turela mitraliorului de pe Liberator. Acum se trage în... Culasele tunurilor armează sec! în gol! Muniție terminată! Iar becul roșu avertizor al limitei de benzină (cum de nu l-a văzut?!) arde; degajează...

În limită de benzină, undeva pe cer la 8.000 m, are certitudinea că va ajunge la aerodrom! Dacă... nu va întâlni acum Vânătoarea americană. În acest caz... Dar nu, șansa este de partea sa. Cu ultimii stropi de benzină pe conductele de alimentare vine la aterizare. Este cu avionul ciuruit și cu concluzia că... iată, uneori nu este suficientă muniția și benzina unui G pentru a da jos un cvadrimotor (avion a cărui vitalitate, rezistență de menținere în zbor de avarie și putere de ripostă a focului a subestimat-o), vine la aterizare.<sup>32</sup>

\* \* \*

---

31 Messerschmitt 109G2

32 Cornel Marandiuc – "Inimi cât să cuprindă cerul patriei, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1985, p. 151 -153

Iunie /1944/, ziua de 22, spre prânz<sup>33</sup>.

„G”-ul locotenentului comandant de escadrilă Tudor Greceanu urcă din greu spre hotarele cerului „superior”, spre 11.000 m. Greu de ajuns aici! Îți trebuie îndemânare, pricepere, dar și șansa supraviețuirii. Messerschmitt-ul urcă spre cei 11.000 în suverani, e acolo se poate... se poate studia, măcar în răgazul câtorva clipe, formația inamică. De acolo poți cădea fulgerător, ca un meteor încă neaprinș, prin protecția de vânătoare americană, peste bombardiere. Nu există timp de ripostă suficient. De aceea întotdeauna e preferabil să poți alege și lovi în bombardierul conducător! Îl dobori. Produci confuzie. Dezorganizarea formației... Unghiul sub care cazi este dificil pentru mitraliorii bombardierului, timpul clipă, vânătoarea - care supraveghează „spre mai jos”, de unde așteaptă ivirea Me-urilor - surpriză. Toate acestea le știe locotenentul Greceanu. El este o fire analitică, și-a gândit întotdeauna bine mișcarea, atacul. Un timp, a atacat frontal. Fulgerător. Exact în axul bombardierelor. Exact în plexiglasurile strălucitoare. Sub împotrivirea lor. Sub focul furibund al lor. E o țintă mică însă cu demers, cu apropiere și trecere fulgerătoare. Cu armele de bord dezlănțuite. Șansa de a neutraliza din primele proiectile piloții. De a distruge echipamentul de zbor, carlinga. De a pulveriza măcar plexiglasurile și structura de față. Ceea ce creează dificultăți zborului. Ceea ce scoate bombardierul din drum. Îl abate. Îl obligă la răzlețire, rămânere în urmă - îl oferă doborârii...

Prinse în tremurul metalic al zborului, bombardierele, mai jos aflate, alunecă... Le studiază. Alege. Imediat se va năpusti ca un... Nu se va năpusti! De data aceasta, nu se va mai putea năpusti! Este înconjurat de un roi de Mustang-uri, venite, căzute încă de mai sus. Cu superba lor maniabilitate la acest plafon! Cu superioara lor putere aici, dată de motoarele mai puternice, mai

supraalimentate. Compresorul lor de supraalimentare! Cu forță, cu trepte în plus față de Daimler-Benz-ul Messerschmitt-ului, care se bâlbâie, se sufocă aici. Care stă instabil peste aerul rar. Care este singur!

Prima rafală lovește direct, brutal, carlinga. În partea dreaptă. Buteliile cu oxigen comprimat explodează. Îngusta cabină devine infern, fluidul vieții dispare retezat în tubulatura inhalatorului, locotenentul întoarce „G”-ul pe spate în răsturnare. Încearcă să... Nu mai încearcă nimic, se sufocă. Metalul, aparatele de bord, cerul... totul devine roșu. Un roșu aprins, care îi sfârtecă ochii. Messerschmitt-ul cade nebun. O ultimă licărire de conștient spune ceva despre cei opt mii de metri halucinant văzuți pe altimetru... Totul își pierde sens, contur, înțelegere. Persistă acel roșu... Al nebuniei? Al morții? Al vieții? Dispare și el... Messerschmitt-ul este găsit la 13 km sud-vest de Găești. În mod inexplicabil, corect aterizat „pe burtă”, cu pilotul aflat în carlingă legat în chingi, prăbușit inert peste comenzi; are încă inhalatorul pe față iar infima urmă a vieții păstrate, oprită în mătasea albă, majestuoasă a bine-știutului său fular!

Redevine conștient după patru zile, într-un pat al Spitalului Militar din București. Acolo sus, la porțile cerului, plămânii îi plesniseră invadându-se, înecându-se cu sânge... Spital, chin, zbatere. /... / Cât va mai dura spitalizarea? încă mult! Dar fuge din spital. /... / Recomandarea pentru „repaus absolut timp de trei luni, într-o stațiune montană”, o „respectă”<sup>34</sup>... dar scurtează șederea și se întoarce după o lună la aerodrom cu îngăduința comandantului de grup, căpitanul Șerbănescu<sup>35</sup>.

---

34 Merge pentru un timp la Dărmănești într-o casă de odihnă pusă la dispoziția aviatorilor de Marina Știrbei Brâncoveanu - ea însăși aviator (nota Martha Greceanu).

35 Cornel Marandiuc - “Inimi cât să cuprindă cerul patriei”. Ed. Dacia Cluj Napoca, 1985, p. 151-153

## Frontul de vest

După 23 august 1944 aviatorul Tudor Greceanu va acționa în același Grup 9 Vânătoare, remarcându-se în îndeplinirea misiunilor de asigurare a protecției aviației de asalt și bombardament, precum și în atacurile la sol. La 1 octombrie 1944 Tudor Greceanu este înaintat la gradul de căpitan aviator. La începutul anului 1945 va participa la acțiunile Grupului 9 vânătoare, comandat de Constantin (Bâzu) Cantacuzino, în luptele din Ungaria și Cehoslovacia<sup>36</sup>.

\* \* \*

Pentru Tudor Greceanu<sup>37</sup>, pilot în grupul 7 și 9 vânătoare în vest, a fost o luptă impusă, unde jurămintele nu-și mai aveau rostul și în care totul era nefiresc. Luptau acum sub ordinele dușmanului de ieri, care le cauzase cele mai mari pierderi de camarazi și comandanți iubiți și le distrusese avioanele aproape până la zero; luptau acum contra aliaților de ieri, care pentru piloții din Grupul 7 Vânătoare ajunseseră camarazi îndrăgiți și respectați.

Iată de ce capitolul din acest volum dedicat frontului de vest nu este, de fapt, un capitol, este numai o consemnare a prezenței căpitanului Tudor Greceanu în toate luptele din vest, lucru consfințit de altfel, în paginile carnetului său de zbor și prin decorațiile sovietice primite pentru vitejia de care dădea dovadă, acționând ca un mecanism perfect, dar inima și sufletul nu mai erau...

---

36 Șerban Constantinescu - "Tudor Greceanu" în *"Aviatori români participanți la luptele din anii 1916-1918 și 1941-1945"*, p. 90 (Lucrare editată de Muzeul Național de Istorie a României)

37 Text Martha Greceanu.

## **Primul pilot român pe un avion cu reacție<sup>38</sup>**

Spre sfârșitul războiului, la Wiener Neustadt, în 1945, Comisia Aliată de Control din Germania a cerut să se facă o demonstrație cu toate tipurile de avioane de fabricație germană și, pentru că aviația română era dotată cu avioane germane și pentru ca nemții să nu fie chemați la această demonstrație, au cerut ca fiecare tip de avion să fie prezentat de cei mai buni piloți familiarizați cu aparatele. Am fost numit pentru a prezenta Messerschmitt-ul 109 G, ultimul tip pe care îl avusesem în serviciu.

La aeroportul militar Wiener Neustadt am văzut pentru prima oară Messerschmitt-ul 262 bireactor<sup>39</sup>. Era un avion mic, scund și urât. Pilotul avionului era un sublocotenent german, un oarecare Dickfeld. Eu lucrasem ca pilot de încercare pentru fabrica Messerschmitt, pentru Land und See și la noi, pentru IAR. Îl cunoșteam pe Dickfeld care era pilot de fabrică.

Cum nimeni din cei prezenți nu îndrăzneau să ridice de la sol M-ul 262, comandantul formațiunii interaliat de control, un colonel american, m-a chemat seara la el și m-a întrebat dacă pot zbura pe Messerschmitt 262. Cu îngâmfarea vârstei (aveam 26 de ani și eram căpitan) i-am

---

<sup>38</sup> Tudor Greceanu - Primul zbor cu un reactor în Memoria nr. 23, p. 111-112.

<sup>39</sup> Liviu Timbus - "Magazin internațional" - Impact - Nr. 461, pag. 10: "Messerschmitt 262, avion cu reacție construit de germani, primul din lume propulsat de un reactor și considerat printre armele secrete ale celui de al III-lea Reich, a constituit la data aceea cea mai mare izbândă a ingineriei aeronautice. Prin producerea în serie a avionului Me 262, chiar experții militari ai coaliției antinaziste au fost de părere că Germania ar fi dobândit imediat supremația aerului. Din fericire pentru aliați, Hitler avea să comită o greșeală fatală, el nu s-a arătat încântat de noul avion de vânătoare și a ordonat construirea în continuare a aparatelor clasice."

răspuns: „Bineînțeles, un pilot de vânătoare trebuie să zboare pe orice aparat”.

Colonelul mi-a spus să iau legătura cu Dickfeld și în locul lui să prezint 262-ul, la final, după ce urma să prezint Messerschmitt-ul 109 G.

I-am răspuns că trebuie să fac întâi un zbor de probă. Am obținut permisiunea de a face un zbor de probă dimineața la ora patru, iar la amiază să fac prezentarea în fața comisiei.

Dickfeld a fost încântat să scape de umilința de a urca în avion fără grade și fără însemnele aviației germane și a fost de acord să-mi dea indicații și să-mi arate diferențele de instrumentație de bord. La patru dimineața, am făcut zborul de probă!

Reactorul a decolat ușor, cam lung, din vina mea... și am umblat ușor ca să mi-l pun în mână. Atingea 1150 de km pe oră, avea 15 minute rază de acțiune, consuma teribil de mult cherosen, urca pe verticală 1000 de metri pe minut și era înarmat cu două tunuri de 37. Aterizarea a durat și ea puțin și înghițea câtă frână voiai din cauza triciclului. Zborul de probă a durat 7 - 8 minute, cu puțină acrobație. Nu pot spune că mi-a plăcut, nici că m-am simțit stăpân pe el. Am vorbit apoi cu comandantul formației să fac a doua zi prezentarea în fața comisiei: decolare, dispariție, revenire deasupra aerodromului în viteză și cu zgomot cât mai mare. Mi-a reușit!

Felicitări, aprecieri măgulitoare pentru curajul și profesionalismul aviatorului.

Apoi<sup>40</sup> Greceanu s-a întors la Piestany, după ce s-a angajat să nu divulge decât informații generale despre avion. Aceste zboruri au constituit o premieră absolută

---

40 Dan Iloiu - "Yakovlev YAK 23" în "Modelism internațional", nr. 1, 1995, p.3"

pentru aviația militară română și o realizare personală remarcabilă din partea pilotului: două zboruri fără probleme pe un avion de un tip esențial diferit de cele pe care le pilotase înainte, după un instructaj sumar și fără nici un zbor de acomodare mai înainte! O superbă demonstrație a calităților de zburător ale căpitanului Tudor Greceanu și, în general, ale piloților de vânătoare români.

\* \* \*

Pentru bravura<sup>41</sup> și dăruirea dovedite în nenumăratele lupte aeriene la care a participat, în august 1943 locotenentul Tudor Greceanu este distins cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a, cea mai importantă decorație de război românească, apoi cu Ordinele „Virtutea Aeronautică” de război cu spade, clasa ofițer, „Steaua României”, „Coroana României”, ultimele două cu spade și panglici de „Virtutea Militară”, ordinul „Crucea de Fier” (cea mai înaltă decorație germană) și altele.

Referindu-se la dramatismul luptelor aeriene, distinsul pilot de vânătoare și omul de mare caracter și verticalitate care a fost Tudor Greceanu spunea:

„... la vitregia spațiului se adaugă dușmănia altor oameni, la fel de dotați și de buni ca tine, care nu urmăresc altceva decât să-ți frângă aripile și să te ucidă. Cel mai bun învinge... O dată, de două ori, de nouă... Dar vine momentul aproape inevitabil când cea mai mărunță imponderabilă îți este potrivnică și atunci... o dâră lungă de fum și flăcări este ultimul drapel pe care îl întinzi, ca un strigăt de adio, pe cerul iubit”.

---

<sup>41</sup> Șerban Constantinescu - "Tudor Greceanu" în „Aviatori români participanți la luptele din anii 1916-1918 și 1941-1945", Muzeul Național de Istorie a României, București, 1995, p..90

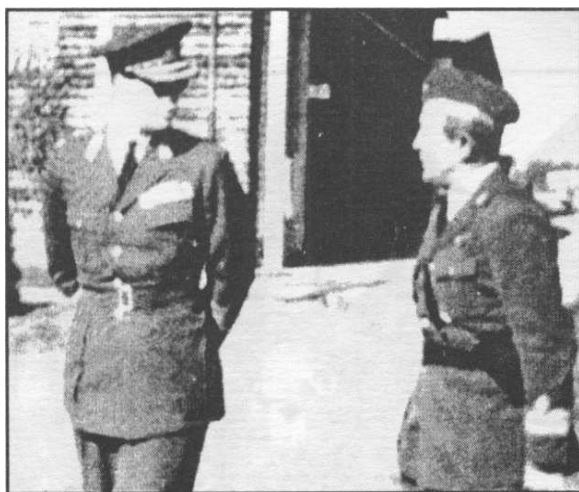


\* \* \*

Întors în țară<sup>42</sup>, în calitate de comandant de escadrilă, am fost scos din cadrele active ale armatei, conform Legii comprimărilor din 2 septembrie 1947. Mihai Romanescu (Leu), atunci subsecretar de stat, mai târziu judecat, condamnat la moarte și executat, m-a chemat la minister și, în fața mea, a scris și semnat foaia calificativă și fișa rezumativă, ultimele două pagini din memoriul meu original de ofițer. În încheiere se spunea: „Blocat pentru mobilizare în cadrele Flotilei 1 Vânătoare, ca indispensabil”. De aceea, când am ieșit din închisoare, în 1964, mi-am păstrat gradul de căpitan, cu toate că legea prevedea că detenția politică atrage inevitabil după sine pierderea gradului militar și obținerea livretului militar de soldat neinstruit. Toți colegii mei din aviație care au făcut închisoare, cum ar fi Toni Dușescu, locotenenții comandori Micu și Georgescu, au căpătat livret militar de soldat. Prin ordin special al ministerului, spre marea mea surprindere, comisariatul militar mi-a eliberat livretul militar de căpitan.

---

42 Tudor Greceanu - "Comuniștii n-au mai avut nevoie de un zburător ca mine" în "Memoria", nr.23, martie 1998, p. lll, 113, 115



Regele Mihai I al României în vizită pe un aerodrom înainte de război. Regele era un pasionat zburător. Și-a obținut diploma de pilot în 1944 la vârsta de 23 de ani (colecția Bernad)



Locotenent comandor av. Alexandru Popișteanu în avionul personal înainte de începerea războiului, 1941 (Colecția ing. Eugen Popișteanu)



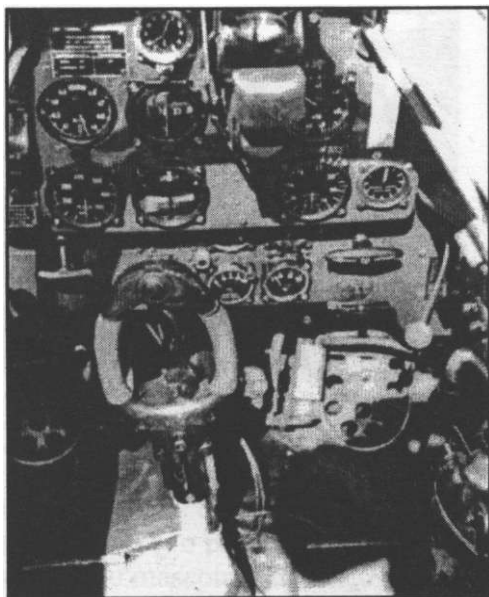
Sublocotenent Tudor Greceanu în carlinga avionului  
său Me 109 E, 13 octombrie 1941 (Colecția Martha  
Greceanu)



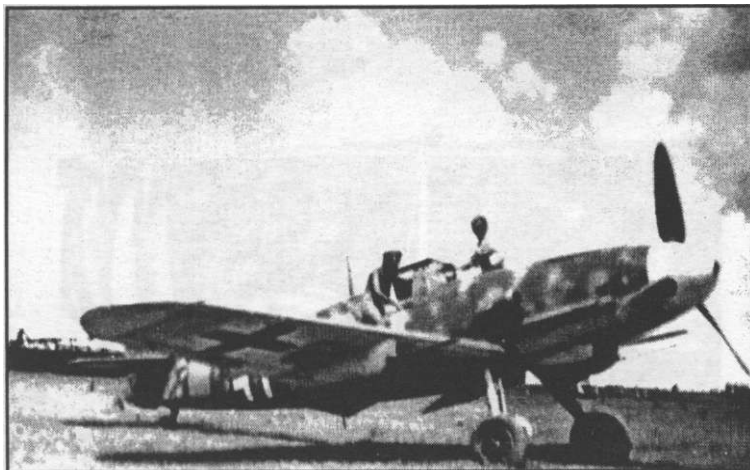
Sublocotenent Tudor Greceanu la școala de perfecționare de la Buzău, 1939, în fața unui avion PZI 11B (Colecția Sorin Tulea)



Școala de tir și bombardament de la Mamaia, sfârșit mai 1941. Căpitan Valentin Leonida (stânga), comandantul școlii și locotenent comandor Alexandru Popișteanu (dreapta), comandantul Grupului 7 vânătoare, în mijlocul unui grup de ofițeri și subofițeri din Grupul 7.



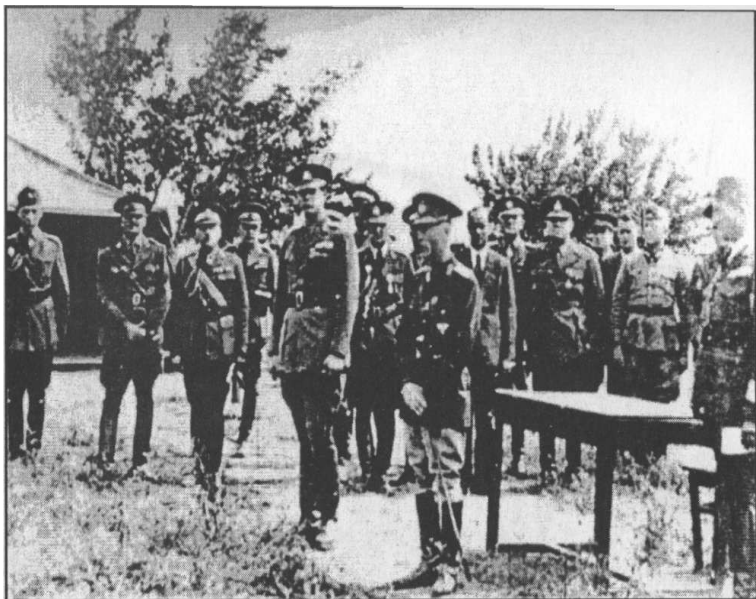
Carlinga avionului Me 109 E pe care a zburat locotenentul Tudor Greceanu în prima parte a războiului (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)



Avion Messerschmitt 109 E, undeva pe front în Basarabia (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)



Aerodromul de la Tiraspol, 1941. Comandor av. Alexandru Popișteanu (centru cu o cravașă în mână) și o parte din piloții Grupului 7 Vânătoare cu mascota grupului. (Colecția ing. Eugen Popișteanu)



Aerodromul de la Tiraspol la câteva zile de la căderea Comandorului Alexandru Popișteanu. Slujba religioasă înainte de repatrierea Comandorului Popișteanu. În față Regele Mihai I al României (stânga), Mareșalul Ion Antonescu (dreapta). (Colecția ing. Eugen Popișteanu)



Comandor av. Alexandru Popișteanu pe front dictând  
la postul de comandă (Colecția ing. Eugen Popișteanu)



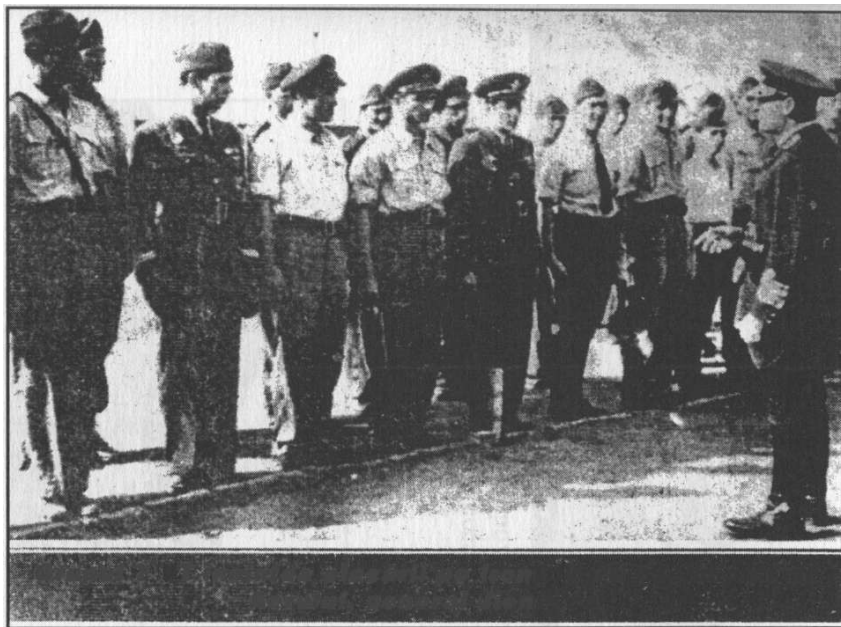
Avionul cu care corpul comandorului aviator  
Alexandru Popișteanu a fost transportat de la Tiraspol la  
București. Pe ușa avionului crucea neagră și o insignă  
tricoloră. (Colecția ing. Eugen Popișteanu)



Căpitan aviator Alexandru Șerbănescu (stânga) și

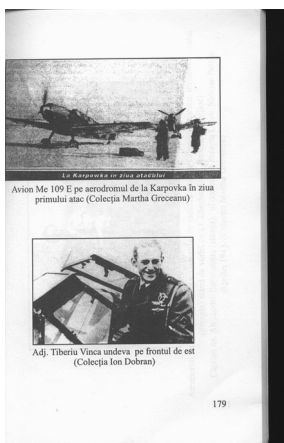


Locotenent aviator Tudor Greceanu (dreapta), undeva pe frontul de est (Colecția Sorin Tulea)



Grupul 7 VT înaintea plecării pe front, Vorbește ministrul Aerului, general Jienescu

A doua plecare pe front către Stalingrad, august 1942. Dreapta Generalul Jienescu, ministrul aerului. Al doilea din stânga Lt. av. Tudor Greceanu. (Colecția Martha Greceanu)



Avion Me 109 E pe aerodromul de la Karpovka în ziua primului atac (Colecția Martha Greceanu)



Adj. Tiberiu Vinca undeva pe frontul de est (Colecția Ion Dobran)



Aeroportul de la Kramatorskaya.

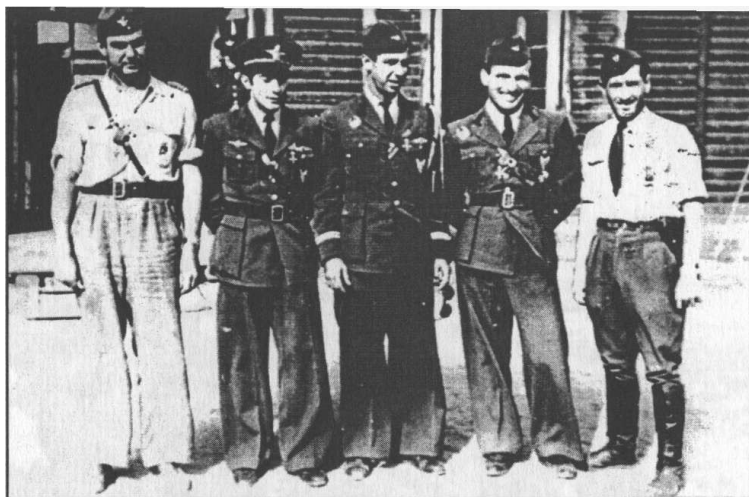
Generalul de escadră aviator Gherghe Jienescu, ministrul aerului (dreapta) stând de vorbă cu Lt. Eberhard von Boremski, (mijloc). Căpitan av. Alexandru Șerbănescu (stânga), al doilea din dreapta Lt. av. Niculae Polizu

Aprilie 1943. (Colecția Martha Greceanu)



Aerodromul Pipera 1943, de la stânga: cpt. Constantin (Bâzu) Cantacuzino, lt. Tudor Greceanu, lt. Ion

Dicezare, general Jienescu, cmdr. Davidescu, cpt.  
Alexandru Șerbănescu, adj. Ion Milu



Cei cinci ași ai aviației române de vânătoare în cel  
de-al doilea război mondial. Pipera 1943. De la stânga: cpt.  
Constantin (Bâzu) Cantacuzino, lt. Ion Dicezare, lt. Tudor  
Greceanu, cpt. Alexandru Șerbănescu, adj. Ion Milu  
(Colecția Martha Greceanu)

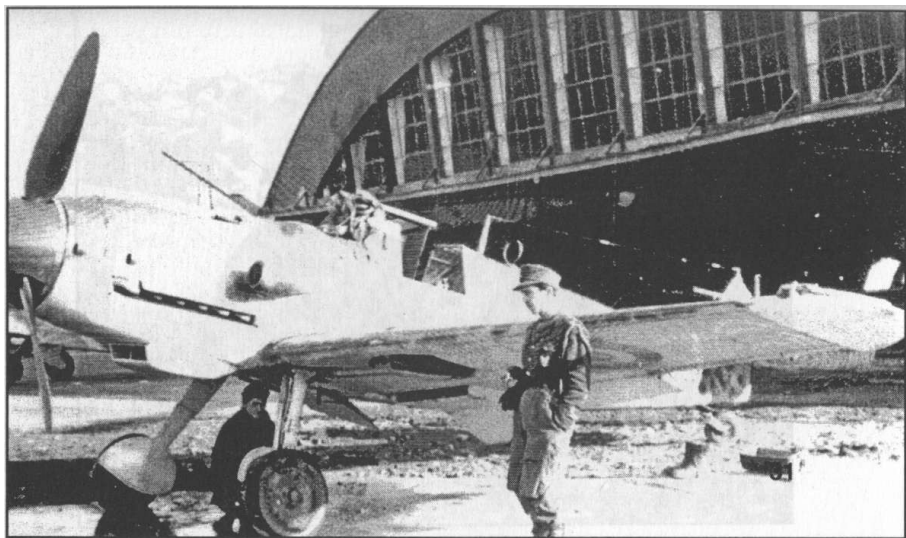


Nicolaev, februarie 1944. De la stânga la dreapta: lt. Tudor Greceanu, Simionescu, lt. Toni Dușescu, adj. Mircea Șenchea, cpt. Alexandru Șerbănescu, lt. Neubeck (Colecția Ion Dobran)



Tecuci, mai 1944, Grupul 9 Vânătoare, de la stânga la dreapta: adj. Gh. Scordilă, lt. Toni Dușescu, lt. Tudor

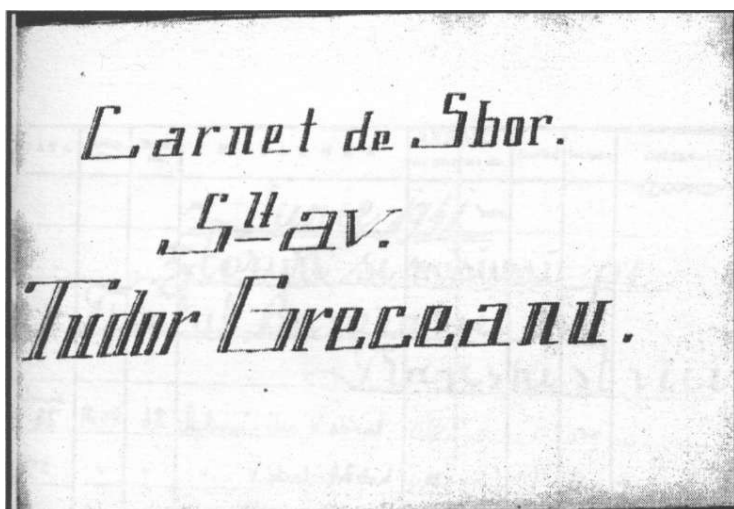
Greceanu, căpitan Alexandru Șerbănescu, adj. Ion Milu,  
adj. Ștefan Bălan (Colecția Ion Dobran)



Locotenent av. Tudor Greceanu. Moment de repaus  
cu o țigară lângă avionul său M 109 G6 nr.3, parcat în fața  
unui hangar distrus pe aerodromul de la Cluj Someșeni, 31  
octombrie 1944 (Colecția T. Greceanu)



Întoarcerea în patrie de pe frontul de vest, 31 iulie 1945, escală la Miskolc, căpitan av. Tudor Greceanu, dreapta pe coada unui Me 109 G2. În spatele avionului, de la stânga la dreapta, Ioan Dobran și Mihai Lucaci. (Colecția Ion Dobran)




Coperta carnetului de zbor a sit. av. Tudor Greceanu.



*Carnet de Zbor.*  
*Slt. av.*  
*Tudor Greceanu.*

Coperta carnetului de zbor a slt. av. Tudor Greceanu.

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DUBLAȚA		Asistenț	Încălzire	OBSERVAȚII
				are pilot, are observ.				
			A fost brevetat pilot de războiu pe avion					
			Potez XXV astăzi 28 Iunie 1939 conform					
			Procesului Verbal Nr 71 / 28 VI 939 de comisia					
			compusă din:					
			Președinte		Sl. Stănescu I.			
			Membri		Sl. Enescu R.			
					Cdr. Ionescu E.			
					Cdr. Coșmăleșcu M.			


*Tudor Greceanu*

Pagină din carnetul de zbor al slt. av. Tudor Greceanu:  
brevetarea pe avionul Potez XXV conform  
Procesului Verbal Nr 71 / 28 VI 939.  
(Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

Pagină din carnetul de zbor al slt. av. Tudor Greceanu: brevetarea pe avionul Potez XXV conform Procesului Verbal Nr 71 / 28 VI 939. (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA		Aterisaj	Inaltime	OBSERVAȚII
				ore pilot	ore obs.			
- <u>Junie 1941</u> -								
Zboruri si misiuni pe								
Frontul Basarabiei si								
Transnistriei.								
Junie 25	ML 149	38	Chelmski - Buc. R. sărat	0.30	-	i	500	
28	"	"	" R. sărat - Bălăd	0.40	-	i	1000	
29	"	"	" Bălăd - Goceni	0.50	-	i	"	

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA		Aterisaj	Inaltime	OBSERVAȚII
				ore pilot	ore obs.			
				= Octombrie 1942 =				
				Zboruri și misiuni executate pe:				
				= Frontul Stalingrad =				
Sept. - 25 -	ML 149	59	Raid București Galați	0.40	-	i	1500	
- 26 -	"	59	Galați Nicolae	1.55	-	i	"	
94	"	59	Nicolae Militaru	0.45	-	i	"	
Oct.	"	59	Militaru I. 2. k.	0.55	-	i	"	

Pagini din carnetul de zbor al slt. av Tudor Greceanu,  
(Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

Pagini din carnetul de zbor al slt. av Tudor Greceanu,  
(Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

Pagini din carnetul de zbor al sit. av Tudor Greceanu,  
(Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA		Aterisaj	Inaltime	
				ore pilot	ore obs.			
14 I 44	Mo 109 - 3	D. 13.	Diplomas Truckee - Kua Mad.	0 20		1	500	11
- -	Stighy		" Kua Madara Truckee	0 50		1	200	
20 II 44	Mo 109 5	D. 13.	Investative bomb.	1 15		1	6000	11
23 II 44	5	- -	Investative Stukas	0 50		1	3000	
25 II 44	5	- -	" Savaria	1 15		1	6000	
2 I 45	5	- -	" Hansobal	0 50		1	3000	
3 I 45	Fleet Gyrg	Miskale	Onokio - Truckee	2 00		2	500	

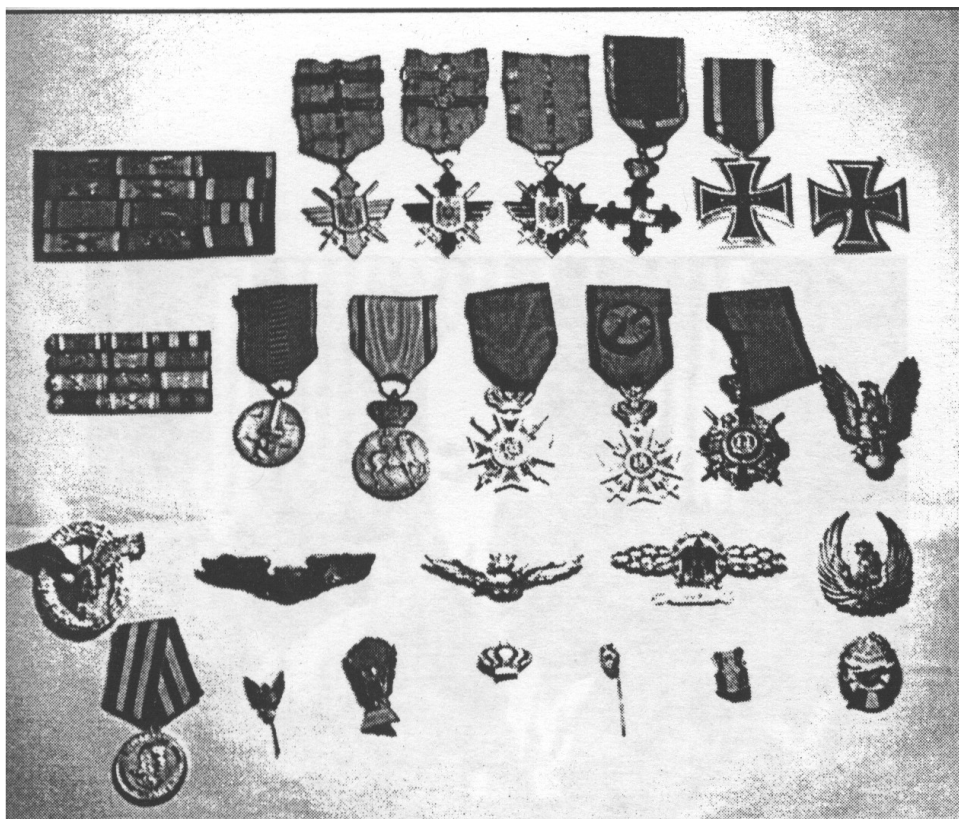
DATA	Avion No.	Motor No.	MISIUNEA	DURATA		Aterisaj	Inaltime	
				ore pilot	ore obs.			
14 I 45	Mo 108	Argue	Exe ing Sandila + Vinel	0 30		2	500	
16 I 45	Mo 109 5	D. B.	Investative Hs. Abu land	0 45		1	3000	
21 I 45	Fleet Gyrg	Miskale	Truckee - Truckee.	1 00		1	200	
24 I 45	- -	- -	Truckee - Miskale	1 30		1	100	
29 I 45	Mo 109 5	D. B.	Investative Stukas	1 00		1	3000	
31 I 45	9	- -	Sandä meter	0 15		1	1000	
- -	2	- -	Exe ing ovian	0 15		1	500	2000
30 I 45	9	- -	Reconnaissance meter	0 45		1	2000	
10 II 45	9	- -	Reconnaissance meter	0 15		1	1000	

Pagini din carnetul de zbor al slt. av. Tudor Greceanu,  
(Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

Pagini din carnetul de zbor al sit. av. Tudor Greceanu, (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

Toadere,  
 În ziua 7. VII - a.c. cu una patrule  
 și cu una celule de la Esc. 58. Vt. vei  
 face protecția unei formații de Ju 88  
 la fâcurea West Dyakovo -  
 Întâlnirea cu formații de Ju-iii la  
 Kuteinikovo - ora 540' la 4000 m.  
 Ia-ți măsurile necesare și să nu  
 întârzi, cumda -  
 Cpt. I. Greceanu  
 COMANDANTUL FLOTILEI VÂNĂTOARE

Pagină din carnetul de zbor a lt. Tudor Greceanu.  
 Ordin de misiune adresat lt. Tudor Greceanu de către  
 căpitanul Alexandru Șerbănescu comandantul Grupului 9  
 vânătoare - mai 1943 (Patrimoniul Muzeului Național de  
 Istorie a României)



Parte din decorațiile, medaliile și insignele primite de căpitanul comandor (r) Tudor Greceanu în cursul războiului 1941 - 1945.

De la stânga la dreapta, sus: Crucea de aur a virtuții aeronautice cu spade și două barete (de război), Ordinul Virtutea aeronautică cu spade și două barete în grad de cavaler, idem în grad de Ofițer cu spade (de război);

Rândul doi: medalia Cruciada contra comunismului; medalia Carol al II-lea, Coroana României în grad de cavaler, idem în grad de ofițer, ambele cu pamblică de Virtutea militară; Steaua României în grad de cavaler; insigna de pilot militar; rândul trei: insigna de pilot german, insigna de pilot italian, insigna de pilot SUA,

Frontflugspange im Gold, insigna de observator; rândul de jos: Ordinul sovietic Pobeda, insigne mici de butonieră.

Foto: dr. ing. Cristian D. Stoiculescu, octombrie 1994



Comandorul Tudor Greceanu la el acasă în cursul unui interviu (Foto Cornel Marandiuc, „Flacăra Bis”, nr.8, iulie 1991)



Căpitan aviator Tudor Greceanu, portret în ulei executat de Cora Marulis în 1946

## **PARTEA A II-A - RĂSPLATA**

### ***ARESTAREA*<sup>43</sup>**

Locuiam pe strada fostă Washington, pe atunci Rozelor, în apartamentul doamnei Racoviță. Într-o seară pe

---

<sup>43</sup> Tudor Greceanu, "Comuniștii n-au mai avut nevoie de un zburător ca mine", în Memoria nr. 23, martie 1998, p. 115-117



la ora zece, a sunat telefonul și o voce de femeie a întrebat de mine. Am răspuns la telefon și mi-a spus:

- Fiți atent, sunteți pe lista viitoarelor arestări.
- Cine sunteți?
- Asta nu pot să vă spun, ceea ce vă pot spune este că eu pentru asta sunt aici. Apoi a închis telefonul.

Bineînțeles că nu puteam face nimic, pentru că orice aș fi făcut eu s-ar fi răsfrânt asupra gazdei mele.

La 4 aprilie (1949) m-am pomenit cu 7 inși în camera în care dormeam. Era un locotenent, ceilalți subofițeri, toți îmbrăcați civil. Nu știu cum au intrat în casă, pentru că n-au sunat. A început percheziția, adică devastarea întregii locuințe. Au aruncat pe jos cărțile din bibliotecă, au golit sertarele... Eram înspăimântat, pentru că în bibliotecă se găseau o mulțime de cărți care figurau pe listele cărților interzise. Când am văzut aceste cărți în mâna ofițerului, am înțepenit. A aruncat cărțile cu dispreț, neavând habar despre ce era vorba. Ei veniseră să caute arme, documente, fotografii. După două ore de percheziție (au luat și carnetul de telefon al doamnei Racoviță, să vadă dacă nu era vreo adresă subversivă acolo), mi-au spus să mă îmbrac să mă duc cu ei. I-am întrebat ce să-mi iau cu mine. Mi-au răspuns că nu trebuie să-mi iau nimic, fiind vorba doar de un interogatoriu de rutină. Eu știam despre ce interogatoriu este vorba, așa încât mi-am luat două pachete de țigări și am lăsat ceasul de mână și o cruciuliță doamnei Racoviță.

Am fost dus acolo unde s-a aflat CE-ul (pe vremea aceea era Ministerul de Interne). Am ajuns la intrarea din spate (pe strada Onești, pe atunci Franklin), unde era o ușă mică, dând direct spre o scară care cobora și am coborât două etaje. Jos, în capul scării, ne aștepta un tip mastodontic, care cred că la torace măsura un metru. Un colos. Am aflat mai târziu că se numea locotenentul Brânzaru. El era bătaușul numărul unu al Securității la Ministerul de Interne. Brânzaru s-a dat la o parte când am

coborât împreună cu însoțitorul meu, m-a introdus într-un birou și mi-a spus să-mi golesc buzunarele. Din ceea ce am pus pe masă, mi-a dat înapoi un pachet neînceput de țigări și batista. Mi-a spus să-mi scot șireturile de la pantofi, cravata și cureaua, după care am fost condus la celula 12.

Celula 12 era foarte deosebită de ceea ce am aflat mai târziu că este o celulă. Avea ciment pe jos, un antreu foarte îngust, care se deschidea spre culoar prin două uși, una îmbrăcată în tablă și care culisa și o alta cu gratii. În dreapta era instalația sanitară, un duș și un W.C., în care apa venea apăsând pe un buton, nu se vedea nici un rezervor. Camera era mobilată cu un pat de beton (de fapt, o poliță de beton, la înălțimea unui pat). Cu o masă tot de beton fixată de podea și două scaune. Peretele din fund era numai din geamuri cu sârmă foarte groasă, în spatele căruia circula în permanență o patrulă căreia puteai să-i ceri foc dacă voiai să fumezi. Înăuntru era un om care, după ce m-am prezentat, m-a întrebat:

- Nu mă cunoști?
- Îmi pare rău, nu vă cunosc.
- N-ai auzit dumneata de eroul Dabija, eroul de la

Marea Caspică?

- N-am auzit. Sunt încântat să fac cunoștință.

La puțin timp după asta m-au scos și m-au dus într-o celulă unde eram singur. Aicea am găsit semnătura lui Ion Antonescu și semnătura lui Petrache Lupu, pe care aveam să-l cunosc mai târziu. Am aflat că dedesubt mai era un etaj cu celule extrem de severe, dar acolo n-am ajuns.

Am fost anchetat de un căpitan îmbrăcat în uniformă de Securitate. Părea foarte civilizat și a început ancheta într-un mod bizar:

- Ce-ai căutat în Uniunea Sovietică?
- I-am răspuns tot cu o întrebare:
- Ce căutați și dumneavoastră unde sunteți? Ați

primit un ordin. La rândul meu, am primit un ordin, eram

ofițer activ în Armata Română.

- N-ai știut că este un război nedrept împotriva pașnicelor popoare sovietice?

- Am știut că este un război împotriva Uniunii Sovietice care ocupase teritorii românești pe care trebuia să le recucerim. Asta era meseria mea de militar. Nimeni nu m-a împrumput acolo, n-am revendicat nimic pentru mine, dar eram ofițer activ și executam ordinele fără comentarii, altfel aș fi fost împușcat ca trădător.

În prima fază, ancheta s-a desfășurat numai pe acest subiect: unde am fost decorat? câte avioane am doborât? ce victorii am avut? în ce localități am fost? cine a mai fost cu mine? Apoi am fost întrebat dacă îl cunosc pe hatmanul Tobă. Am spus că nu, dar numele îmi era cunoscut. Mi s-a spus că fusese ofițer de cavalerie și luptase împotriva partizanilor din Crimeea. În fine, am fost întrebat dacă îl cunosc pe Ion Vulcănescu.

Ion Vulcănescu fusese asistent universitar specializat în filosofia matematică. Mai târziu, s-a pretins că a fost în fruntea unei organizații subversive care urmărea dărâmarea guvernului. Eu n-am vorbit niciodată cu Vulcănescu despre așa ceva, însă eu însumi fiind pasionat de filosofie și, mai ales, de filosofie matematică, m-am întâlnit și am stat de vorbă cu el de multe ori fiind student la Politehnică, iar el asistent universitar.

Bineînțeles că am răspuns că îl cunoșteam pe Ion Vulcănescu și m-am folosit de ocazia favorabilă care mi se oferise. Această anchetă am condus-o, de fapt, eu. La anchetă am transferat totul pe ideea legăturii cu Ion Vulcănescu. Au mers până acolo încât mi-au citit pasaje din declarațiile date de Vulcănescu și din care rezulta că el este șeful celei mai mari organizații subversive din România, care are legături în străinătate. Că în curând va primi logistică, armament și bani pentru a duce mai departe lupta împotriva comunismului. Le-am spus că nu știu nimic despre toate acestea și că pe Vulcănescu îl

cunoșteam ca asistent la cursul de filosofie, îi eram student și mă împrietenisem cu el, iar singurul serviciu pe care mi l-a cerut, fără să vorbească despre nici un fel de organizație, a fost acela de a-i expedia o scrisoare în străinătate.

- Ce scrisoare?
- Nu știu, eu n-am deschis scrisoarea, dar trebuia s-o fac să parvină la destinație.

- Cum?

Aici eram încurcat. Scrisoarea ar fi trebuit să parvină prin unul din foștii mei colegi. A doua zi, mi-a venit inspirația:

- Dumneavoastră știți că am fost pilot de linie și toți piloții mi-ar fi făcut fără ezitare serviciul de a pune scrisoarea la poștă în străinătate. Puteam să mă adresez oricui.

- Căruia dintre ei te-ai adresat?
- Nimănui pentru că am considerat că nu-l puteam amesteca într-o chestiune care să-l aducă aici unde mă aflu eu.

- Și atunci ce-ai făcut?
- Am distrus scrisoarea.
- Ce i-ai spus lui Vulcănescu?
- I-am spus că am expediat-o.

În declarația sa, Vulcănescu spunea că a expediat o scrisoare în străinătate, prin mine. Neexistând dovezi în acest sens, n-au putut să mă scoată din această declarație.

Într-o bună zi, am fost scos din celulă și trimis la Serviciul Secret de Informații, care funcționa acolo unde era cazarma Malmaison, vizavi de grajdurile regale. În declarația sa, Vulcănescu spunea că a expediat o scrisoare în străinătate, prin mine. Neexistând dovezi în acest sens, n-au putut să mă scoată din această declarație.

Am fost introdus în biroul anchetatorului șef, am avut surpriza să constat că acesta era un fost coleg de liceu, cu

doi ani mai mare decât mine, un oarecare Grigore Burdea, originar din Panciu. Fratele lui, Marcel, fusese coleg de clasă cu mine. Când m-a recunoscut, a dat paza afară și mi-a zis:

- Cum ai ajuns aici?
- Dar dumneavoastră cum ați ajuns aici?
- Eh... mi-a răspuns el. De ce ești arestat?
- Ca făcând parte din organizația lui Ion

Vulcănescu.

- Și ai făcut parte din organizație?
- Nu.
- Îți promit că n-am să-ți fac nici un rău. Ne cunoaștem de prea multă vreme. Dar nici nu te pot ajuta cu nimic.

Ne-am despărțit.

Am fost trimis înapoi în celulă și apoi la Ministerul de Interne unde a urmat perioada dură a anchetei. Degetele mele au fost stâlcite, prinse în tocul ușii. Am fost ținut în anchetă, cu bătăile respective, timp de mai bine de o lună. Locul anchetatorului a fost luat de Brânzaru.

Ancheta consta din schingiuri fizice și din schingiuri așa-zis biologice – ancheta nonstop. Oră după oră se schimbau anchetatorii, dar tu rămâneai tot acolo. Întrebările se succedau, hârtiile pe care trebuia să dai declarații veneau una după alta. Anchetatorii sperau că undeva te vei contrazice. Din fericire, aveam o memorie foarte bună și nu m-am contrazis niciodată. Am dat cel puțin 60 de declarații în decurs de 3 zile, cât am rezistat. O altă formă de tortură era ceea ce ei numeau manej: erai obligat să alergi de jur împrejurul camerei sub supravegherea milițianului. De îndată ce te opreai, erai bătut și trebuia să continui alergarea. Când îți era cu desăvârșire imposibil să mai alergi, după o bătaie bună, arunca o găleată de apă peste tine și erai trimis în celulă. Am rezistat 24 de ore la manej. 24 de ore am alergat

continuu.

Eram bătut la tălpi în poziția liliac. Trebuia să te apuci cu mâinile de glezne, îți introduceau un drug pe sub mâini, gleznelor și mâinile erau legate și începea bătaia la tălpi cu o țeavă de doi toii.

A durat destul de mult, prea mult, aproape două luni. Într-o zi am fost ridicat și dus la Jilava.

## ***EVADAREA DE LA AIUD<sup>44</sup>***

20 decembrie 1952

Veneam de la Canal (era în aprilie 1951), spre Aiud, împreună cu un lot de pedeapsă, format din recalitrânții de la „reeducările” de la Peninsula conduse de Ardeleanu, Sofronie, Laitin, Marinovici și brigada de preoți ortodocși, de colaboraționiști spărgători de normă. Cu noi veneau și reeducatorii respectivi, care urmau să extindă această acțiune și la Aiud.

Pentru a scăpa de „celulă”, unde urma să-și extindă opera Ardeleanu și Sofronie, m-am declarat strungar în metal și ca atare am intrat în „fabrică”. Luni de zile am lucrat în această calitate, mai întâi pe un strung revolver, pe un „druck-banc” și apoi pe un strung mare, „de regie”, pentru tot felul de piese unicate.

Bineînțeles că am regăsit o sumă de prieteni și cunoștințe „dinainte” și am făcut o serie de cunoștințe noi, din cele mai interesante. Am regăsit astfel pe foarte bunul meu prieten, pilotul de bombardament greu Sorin Tulea, care aici era proiectant la biroul tehnic, pe Corneliu Manciuc, fost director general la „Astra”, pe Alex. Popp, director general la „Reșița”, pe Alexandru și Vladimir

---

<sup>44</sup> Capitol scris de autor. În urma unor întrevederi cu autorul, episodul a fost televizat pentru prima oară încă din anul 1993 de doamna Lucia Hossu-Longin în emisiunea 33 din ciclul "Memorialul durerii".

Novinschi, foști colegi la liceul internat la Iași și pe mulți alții, din școli, aviație sau viața privată.

Numai despre această „fabrică” și despre oamenii din ea s-ar putea scrie o monografie, în care să se arate cum o pleiadă de intelectuali, cea mai mare parte fără pregătire tehnică, au ajuns la niște performanțe profesionale pe care nici cei mai străluciți maiștri de la Școlile de Arte și Meserii nu le-au putut visa vreodată.

Același lucru s-a petrecut și la minele de plumb, unde „capul” minerilor improvizat, inginerul Bujoi, a dus la performanțe în exploatare incredibile chiar pentru eminenții specialiști ai subteranului.

Zvonurile<sup>45</sup> în toate închisorile din lume, sunt hrana de toate zilele a deținuților. Aiudul nu făcea excepție de la această regulă, astfel că, într-o bună zi, ne vine zvonul că un grup compact de deținuți de la Canal vor fi transferați disciplinar de la Canal la Aiud. Ce era mai interesant, era că în cadrul acelui grup încăpeau și nume de rezonanță. Printre acestea a apărut și numele cunoscutului aviator Tudor Greceanu, unul din așii aviației de vânătoare. M-am întrebat atunci ce trăsnaie o mai fi făcut Tudor (Dido) – că îl știam în stare de orice – ca să fie trimis disciplinar de la Canal la Aiud.

După o săptămână de la sosirea grupului, acesta este scos în fabrică și dat pe mâna lui Nea Stelică Mareș, fostul subdirector al închisorii Aiud. Misiunea lui este să cunoască oamenii și meseriile respective. Când a venit rândul lui Tudor, acesta a spus că este strungar. Drept care, din primul moment, i s-a dat în primire cel mai mare strung, la care urma să lucreze în scopul „construirii socialismului în România” – nu însă înainte de a-l pune în stare de funcționare, deoarece era complet înțepenit din motive de rugină. Între timp luasem contact cu Tudor și toate misterele erau dezlegate. În fabrică s-a aflat că, în

---

<sup>45</sup> Episod povestit de Sorin Tulea, prietenul și camaradul lui Tudor Greceanu, pe atunci deținut și el în Aiud..

afară de strungărie, Dido se mai pricepea și la multe alte meserii, printre care și sculptura în fier, ceea ce era o raritate.

Prima sarcină de serviciu în acest domeniu a fost confecționarea unui set complet de poansoane în oțel cu alfabetul complet de litere și cifre. S-a constatat că lucrul mergea foarte greu din cauza greutatea de prelucrare (sculptură în oțel călit). Mintea creatoare a lui Tudor a găsit soluția: mecanizarea acestei operațiuni. El imaginase un dispozitiv mecanic care era o noutate. Pentru asta trebuia o documentație scrisă, cu desene și calcule. Lucrul era realizabil numai într-un atelier de proiectare, nu într-un atelier mecanic. Pentru aceasta, am vorbit cu Mareș ca, de la atelierul mecanic, Dido să fie mutat la biroul tehnic unde lucram și eu, ca deținut, fiind de meserie inginer înainte de război. Într-un timp record dispozitivul a fost proiectat și executat. Rezultatul a fost surprinzător. S-a constatat în mod practic că timpul de lucru s-a micșorat cel puțin de zece ori față de metoda precedentă. Primii care au câștigat ceva am fost noi doi, care am avut astfel mult timp liber să stăm de vorbă. În fiecare zi, aveam astfel „ora aviației”, care dura circa două ore, în care puneam țara la cale și aviația la punct, așa că nimeni n-a bănuț niciodată că noi doi, timp de două ore, în loc să lucrăm, discutăm aviație și spuneam bancuri. Toată lumea a fost mulțumită, în cap cu Mareș, care a reușit niște depășiri de normă senzaționale.

Printre altele, Tudor mi-a povestit cu lux de amănunte cum a fost retragerea de la Karpovka-Stalingrad a Grupului 7 vânătoare și multe alte episoade din timpul războiului.

În mai 1952 am fost întrebat de Corneliu Manciu (director tehnic al biroului de studii) dacă n-aș vrea să încerc să fac poansoane de litere și cifre din oțel ultradur, pentru a folosi la marcarea și numerotarea pieselor turnate sau prelucrate mecanic. Fabrica promise o



comandă de 60 de alfabete complete și 60 de serii de cifre, iar „specialiștii” de la Școlile de Arte și Meserii normaseră 8 ore de muncă pentru o literă, lucru care depășea cu mult termenele fixate prin comandă pentru livrare.

Mi-a venit o idee și anume să fac cu un poanson special conceput de mine, prin matrițarea interiorului literelor și cifrelor, rămânând ca numai exteriorul lor să fie prelucrat cu pile fine, lucru care ar fi scurtat la a zecea parte timpul de execuție. Am făcut o probă cu acest sistem și rezultatul a fost foarte bun, așa încât am acceptat comanda, cu norma de alfabet (26 litere) în 8 ore. Mi s-a spus să-mi aleg orice colaborator vreau din cei din fabrică și așa mi-am ales pe Valeriu Șirianu, un publicist foarte interesant din Arad. De lucrat nu era în stare deloc și era singurul om pe care l-am cunoscut vreodată capabil să pară că lucrează activ timp de 8 ore, pentru a nu face absolut nimic (dar și fără să strice ceva). Mi-am confecționat aceste matrițe primare (păreau niște hieroglife absolut de neînțeles) și am început fabricarea după ce mi s-a pus la dispoziție materialul solicitat. Urma un tratament termic după confecționarea unui număr de alfabete. Cu această metodă eu puteam face două și chiar trei alfabete în 8 ore, dar seara predam norma de un alfabet, așa încât am lucrat foarte lejer, având tot timpul pentru conversație, filozofare și taclale de tot felul, precum și pentru lucrul de proiectare la biroul tehnic, unde Sorin Tulea m-a solicitat imediat. Cu Valeriu Șirianu, după o temeinică tatonare reciprocă, am început să înjghebăm intenția unei eventuale evadări, pe care inițial o dorisem în masă, cu scopul de a declanșa, coordona și conduce o reacție puternică împotriva comunismului, a subjugării sovietice, terorii instaurate și mai ales împotriva colaboraționiștilor și a cozilor de topor conaționale.

Două luni de zile, cu prudență și discreție am căutat să vedem cine ar fi apt, suficient de pregătit și curajos pentru a putea participa la această acțiune în masă. Dacă

această acțiune ar fi avut sorti de izbândă, ar fi putut constitui un „maquis” cu șanse de a unifica rezistența românească, atât pe cea din orașe și sate, cât și pe cei ce luptau în munți și codri. Era perioada când Alimănescu, frații Arnăuțoiu și Domoșneanu erau în plină acțiune în Argeș, Banat și Munții Rodnei.

Ne-am întâlnit cu o mare deziluzie! Ne-am întâlnit numai cu FRICA, cu „Mai bine să mai așteptăm, poate vin totuși americanii”, sau „Ce rost are! Sunt alții care o duc mai rău ca noi” și încă: „Dar dacă nu reușim – căci nimeni, niciodată n-a reușit să evadeze de la Aiud. Dacă ne prinde ne împușcă și eu nu mai am de executat decât opt ani și ies”. Eu mai aveam de executat doar cinci ani.

După două luni de tatonări discrete, în care am sondat întâi pe toți militarii de carieră, pe toți legionarii, pe tinerii înregimentați în partidele istorice, pe dascăli și pe clerici, am ajuns la convingerea că nu putem găsi elemente apte pentru intenția noastră inițială și că deci va trebui să plecăm doar trei. Cooptasem și pe Gh. Spulberatu, fost ofițer de aviație-recunoaștere – care se dovedise perfect orientat și gata oricând de orice acțiune de curaj. Urma ca ulterior, odată raliată rezistența din munți să pornim o acțiune din exterior, pentru a elibera deținuții politici ca pe o turmă de oi speriate, dar de care era mare nevoie pentru a constitui un nucleu de stat major pentru acțiune „maquis” eficace.

O dată stabilită aceasta, am început pregătirile efective pe mai multe planuri. Eu personal am relevat un plan complet al întregului complex de clădiri ale pușcăriei, cu cote și amănuntele necesare, mergând până la sensul de deschidere al fiecărei uși, la scară, cu cote de înălțime și căi de acces. Am făcut dubluri prin amprentare a zeci de chei, pentru diferite uși, la care deținuții nu aveau acces. Am identificat și trasat toate circuitele de alimentare cu apă și electricitate și astfel am aflat unde este transformatorul principal trifazic pentru curent de forță și

că există un generator propriu de electricitate pentru cazul unei pene la rețeaua urbană. Am aflat că se construia o extindere a zidului de împrejmuire de 5 în înălțime, pentru a îngloba în incinta pușcăriei o clădire care devenea magazia principală de materiale a fabricii. Am cerut pe rând toți trei să lucrăm în tura de noapte.

Cu metoda chinezească am început să obișnuim gardienii ca numărătoarea de seară de la ora 21:00 să nu iasă. Pentru asta două săptămâni în fiecare seară la numărătoare, când unul, când altul, când doi deodată, când toți trei, când iarăși unul, ne ascundeam la numărătoare și când, după ce nu le ieșea numărul, sirena ne chema din nou la numărătoare, ieșeam și noi și de data aceasta numărătoarea ieșea bine. Așa azi, așa mâine, au ajuns să creadă că ei sunt imbecilii care nu știu exact să numere căci întotdeauna la verificare numărul ieșea exact. După două săptămâni am constatat că-și aruncau unul altuia în cap că nu știu să numere și pentru a nu părea idiști în ochii comandantului (Dorobanțu) n-au mai întrerupt lucrul pentru verificarea numărătorii, spunându-și: iar au greșit boii.

În luna septembrie am făcut o primă tentativă nereușită de evadare – dar slavă Domnului fără urmări.

La numărătoarea de la ora 21:00, am intrat toți trei, cu chei făcute de noi, în magazia dincolo de care se construia zidul nou, dar aici am constatat că ferestrele magaziei dinspre noul zid fuseseră zidite și eram prinși ca în capcană, căci curtea fabricii era iluminată ca ziua și nu puteam ieși decât la schimbarea turei la ora 7 dimineața, când iară se golea curtea pentru numărătoarea care acum trebuia neapărat să iasă bine pentru că lipsa a toți trei ar fi dat sigur alarma. De cum a sunat sirena și s-a golit curtea, am ieșit, am încuiat la loc ușa și... Numărătoarea a ieșit bine, iar noi trei cu picioarele tremurânde am plecat din fabrică la dormitor cu tura noastră, fără ca nimeni să bănuiască ce dramă se consumase.

În noiembrie, doi deținuți care au înnebunit și s-au aruncat în sârme, au fost împușcați fără somație de securiștii de pe zid, între celular și secție, și am hotărât ca tot pe aici să forțăm și noi ieșirea. Odată pentru că era punctul cel mai tare al pazei și mizam pe faptul că vor realiza cu greu că a fost ales de cei care evadează, deci surprinderea era mai probabilă, iar în al doilea rând era și un gest de omagiere a celor doi morți din noiembrie.

Paza Aiudului, exterioară și pe miradoare, era asigurată de un batalion de securiști de intervenție (elită). Miradoarele erau la 50 de metri unul de altul, santinelele se schimbau la trei ore și erau înarmate cu „balalaici” și puști mitraliere Z.B. La poalele exterioare ale zidului existau două patrule, care plecau de la poartă în sens opus una alteia, se întâlneau undeva, mai aprindeau o țigară, se salutau și continuau tura. Deci nu putea fi prevăzută frecvența trecerilor, căci nu aveau nicio regularitate. În interior, paza era asigurată numai de milițieni neînarmați, ofițeri, subofițeri și gradați, care puteau primi arme în timp record în caz că lucrul acesta ar fi devenit necesar. Mai era și intervenția urgentă a batalionului de securitate, la cerere.

Planul nostru de evadare era următorul: trebuia ca în jurul orei 24:00 noi trei să găsim un pretext pentru a ieși pe poarta principală a fabricii, trebuia ca toți trei să intrăm la uscătoria de scânduri (păzită noaptea de o gorilă, un turnător notoriu, pe nume Ivasciuc), eu să iau de acolo o scară de lemn (ochită dinainte) și chiar din fața porții fabricii să tai cablurile de alimentare ale proiectoarelor de pe zid ale fabricii și ale celularelor. În acest timp Șirianu și Spulberatu trebuiau să-l lege și să-i pună căluș lui Ivasciuc. O dată cablurile tăiate (confecționasem pentru așa ceva un clește excentric, cu mânere de un metru izolate, o adevărată minune de sculă capabilă să taie ca pe un vreasc un cablu oțelit de 20 mm diametru), urma ca toți trei să transportăm scara în confuzia creată, s-o proptim

de zid exact între două miradoare, pretinzând că reparăm lumina la proiectoarele de pe miradoare și să sărim dincolo unul după altul înainte ca santinelele să se poată lămuri ce se întâmplă. Dacă reușeam, urma să ne despărțim fiecare folosind oportunitățile imprevizibile, dându-ne întâlnire la Câmpia Turzii în casa iubitei lui Spulberatu, în care acesta avea o încredere fără limite. De aici, cu ajutorul ei și al altora, ar fi urmat să ne retragem în Munții Banatului, de unde să luăm legătura cu Domoșneanu și ulterior cu Arsenescu, în care eu aveam mare încredere, nedezmintită de evenimentele ulterioare.

Mai era însă o problemă. Singurul om care putea ieși din fabrică, putând să ne conturbe programul, era un oarecare Tăutu. Acesta era un fost ofițer de marină despre care aflasem numai bine, dar care mai avea doar două săptămâni până la expirarea pedepsei, motiv pentru care nu l-am contactat în vederea participării la evadare. Am ales soluția încrederii și a sincerității. M-am dus pe 19 decembrie 1952 la el și i-am spus cam așa ceva: „Domnule comandor, mai aveți două săptămâni până la eliberare, de aceea nu vă pot spune prea multe, dar vă rog ca mâine noapte între orele 23:00 și ora 1:00 să nu faceți nicio inspecție la uscătoria lui Ivasciuc. Am purtat aceleași însemne pe șapca de ofițer, am depus același jurământ, pe același drapel și nevrând să vă compromit eliberarea, vă repet rugămintea în numele țării și al meu. Între orele 23:00 și 1:00 să nu vă duceți la uscătorie”.

A părut destul de speriat, dar mi-a promis pe cuvânt de onoare. Cum a decurs evadarea: am ales ziua de 20 decembrie, noaptea cea mai lungă și în același timp ziua de naștere a lui Stalin. Era ger; la ora 23.15 l-am întâlnit pe Spulberatu pe o targă ca pe un accidentat în muncă și am ieșit din fabrică notați de gardianul de noapte. Imediat ce gardianul a închis ușa, am intrat toți trei în uscătorie.

Aici, prima și cea mai gravă surpriză. Eram așteptați. Doi oameni înarmați, Ivasciuc cu o toporișcă ridicată în

sus, iar după ușa de la intrare Tăutu înarmat cu o baionetă militară pe care nu știu de unde a luat-o. Au început amândoi să țipe: EVADAREEE!... Șirianu care era plin de sânge pe obraz de la lovitura lui Ivasciuc cu toporișca a pus mâna pe un ciocan găsit pe loc și l-a pocnit în cap pe Ivasciuc. Mi-a țipat să iau scara și să tai cablurile cât mai repede. Am ieșit cu scara și când am reușit să tai al treilea cablu, Șirianu și Spulberatu au ieșit în goană, am luat scara și am plecat să parcurgem cei circa 200 m până la locul ales la zid. Pe drum Spulberatu mi-a spus că a fost atacat de Tăutu, că l-a dezarmat, că Tăutu a dat să fugă afară țipând, că Șirianu de la vreo 6 - 7 metri a aruncat ciocanul după el și că Tăutu, probabil rănit, a căzut. Ulterior am aflat că, lovit în ceafă, murise. N-am întâlnit pe nimeni pe drum.

Ajunși la zid, am pus scara direct pe zid și la somația santinelor le-am spus, ca și cum aș fi fost gardian, să lase electricienii să repare firul care a provocat defecțiunea. Încă înainte de acordul lor, Șirianu a și început să urce urmat de Spulberatu. Imediat ce au ajuns sus, Șirianu a și sărit dincolo. Sentinelele au rămas la început împietrite, apoi au început să tragă cu automatele în jos după Șirianu. Nu îndrăzneau să tragă la creasta zidului, de teama de a nu se împușca reciproc. Strigau: Alarmăăă!

Spulberatu, în urma căruia veneam eu, a avut un moment de ezitare, dar l-am împins din spate: „Nu mai putem da înapoi, știi ce am lăsat în urmă”. Ajuns la creasta zidului, a dispărut și imediat am ajuns și eu sus.

Aici altă surpriză: Zidul era mult mai lat sus decât am crezut, avea peste 1,5 m. Toată suprafața superioară era în pantă spre exterior și acoperită cu cioburi de sticlă încastrate în ciment. Am sărit imediat jos, în afară (peste 5 m înălțime) și aici ghinionul cel mare: alertate de strigătele santinelor și de răpăitul armelor, ambele patrulare au venit exact sub zid, așa că eu am căzut din cer în capul lor.

Au fugit care încotro aruncând armele și căciulile, strigând: Mamăăă!

Ghinionul a făcut că am căzut cu călcâiul stâng exact pe tamburul de cartușe al unui pistol automat, mi-am fracturat ambele oase ale gambei stângi și am căzut jos. Instantaneu mi-am dat seama că eu sunt terminat și că singurul lucru pe care-l pot face este să deturnez focul care-i urmărea pe Șirianu și Spulberatu, așa că m-am ridicat cum am putut pentru a atrage atenția trăgătorilor. Așa s-a și întâmplat, 5 inși au consumat, numai asupra mea, tot ce le mai rămăsese din cartușe în încărcătoare. (Un încărcător plin avea 71 de cartușe). Gloanțele piuiiau în jurul meu și în zăpadă, dar nici unul nu m-a rănit grav. Când s-a oprit focul a fost o liniște mormântală în care nimeni nu mișca și nu îndrăznea să se apropie de mine. A durat câteva minute bune până când patru securiști, cu armele îndreptate spre mine, s-au apropiat încet și când m-au atins din câteva paturi de armă m-au trântit jos și a început o bătaie cu paturile de arme, cu picioarele, cu pumnii, din care mă mir că am scăpat viu.

M-am trezit mult mai târziu în cabinetul lui Dorobanțu ud learcă, umflat, cu ochii închiși, trântit jos și primul lucru pe care l-am auzit și înțeles a fost că Dorobanțu voia să mă împuște imediat, dar cineva căruia îi spunea „tovarăș maior” a zis: „Trebuia s-o faci până acum, acum nu se mai poate căci suntem atâția aici, de acum îl preluăm noi și iese de sub paza dumneavoastră”.

24 de ore am fost ținut în frig, fără îngrijiri medicale, fără apă, fără hrană și pe întuneric complet, pentru ca apoi să fiu luat cu o mașină și dus la Securitatea Cluj într-o celulă la subsol, cu încă doi anchetați.

Aici am primit și primele îngrijiri medicale, după trei zile, adică mi s-au pansat rănilor și mi s-a dat o gamelă cu ipsos și două feșe ca să-mi imobilizez fracturile. Lucrul acesta l-am făcut singur, reducând fracturile cu laba piciorului prinsă între fiarele de la piciorul patului și

trăgând, cu toată durerea îngrozitoare. Pe colegii de cameră i-am învățat să-mi prepare fașa ghipsată, s-o tragă peste gamba înfășurată în paie tocate, și apoi s-o ude și s-o preseze bine. Sigur, nu era o treabă făcută ca lumea, dar trebuia să mă descurc cu ce am avut la îndemână și dacă a fost bine sau nu mărturisește faptul că am încă două picioare cu care ani de zile am umblat fără nicio problemă.

Ancheta în jurul evadării a fost făcută de către lt. securist anchetator Beiner – fost operator la un cinematograf din Jibou – un tip extrem de bizar, care îmbina o doză de ingeniozitate cu o mare perfidie nativă. La un moment dat mi-a dat o coală mare de hârtie și mi-a spus să-i fac planul Aiudului. L-am făcut și după două zile m-a chemat și mi-a spus că a verificat planul și că era atât de exact, încât dacă cineva dintre cei mari ar fi aflat că un deținut cunoaște atât de bine planul închisorii, ar fi zburat toți din posturile pe care le ocupau. Planul meu l-a distrus pe loc.

Am mai aflat că Valeriu Șirianu a fost prins pe malul Aiudului, grav rănit (de Ivasciuc) după o pierdere mare de sânge, leșinat și înghețat, că se afla și el în anchetă și că își asumase întreaga responsabilitate în ceea ce privește accidentul nenorocit de la uscătorie, încercând să-l disculpe pe Spulberatu.

Gheorghe Spulberatu a fost grav rănit de trei gloanțe ale securiștilor, dintre care unul îi străbătuse baza nasului. A reușit să se suie într-un vagon de marfă, a leșinat din cauza pierderii de sânge, a demoralizării și a frigului, s-a trezit, s-a dat jos la Copșa Mică, de frig s-a refugiat în podul unei șuri, unde stăpâna gospodăriei l-a găsit după trei zile, l-a declarat miliției locale, a fost dus la spital în stare de arest și după o săptămână de la evadare era și el la Securitatea de la Cluj. Ancheta a durat cam o lună, iar la sfârșitul lunii ianuarie, s-a montat un proces chiar în localul pușcăriei de la Aiud, cu participarea unui „public” format din vreo 200 de turnători și deținuți



colaboraționiști. Sentința Tribunalului Militar Teritorial Oradea a fost „pedeapsa cu moartea pentru toți trei”. La sfârșit președintele a spus: „Dacă nu sunteți mulțumiți cu sentința aveți dreptul legal la recurs”. Noi, dezgustați, am declarat că suntem mulțumiți cu sentința și refuzăm dreptul la recurs.

Am fost apoi transferați la Penitenciarul Județean Cluj și depuși în camere ale condamnaților la moarte. Valeriu Șirianu cu mine și Ghiță Spulberatu alături, cu un oarecare Tăuțan, care avusese ghinionul la o beție să îi dea cu sifonul în cap secretarului local de partid.

Am aflat ulterior că refuzul nostru de a face recurs descumpănise tribunalul, care pentru executarea căilor legale a ordonat procurorului să facă el recurs. Recursul a fost judecat în lipsa noastră la București, unde pentru Spulberatu și Șirianu a fost respins, iar pentru mine admis.

Mi s-a casat deci sentința și procesul meu a fost trimis spre rejudecare aceluiași Tribunal Militar Teritorial Oradea și aceluiași complet (doar grefierul era schimbat). În aprilie 1953, un procuror a venit și ne-a notificat sentința Curții Supreme. Atât Șirianu cât și Spulberatu au refuzat să ceară grațierea și o săptămână mai târziu au fost luați și asasinați de Securitate în mașină.

Cadavrele ciuruite de gloanțe ale acestor doi bravi au fost expuse trei zile într-o sală sordidă la Aiud, iar deținuții obligați să defileze pentru a-i vedea și a înfiera fapta lor. Mare a fost furia gardienilor când au văzut că o bună parte din deținuții politici se descopereau cu respect și pietate și își făceau semnul crucii în dreptul acestor eroi.

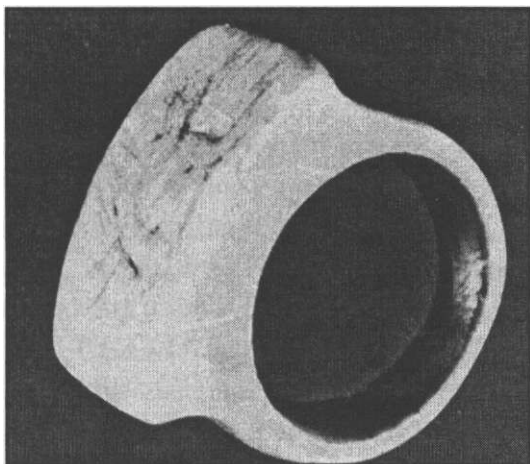
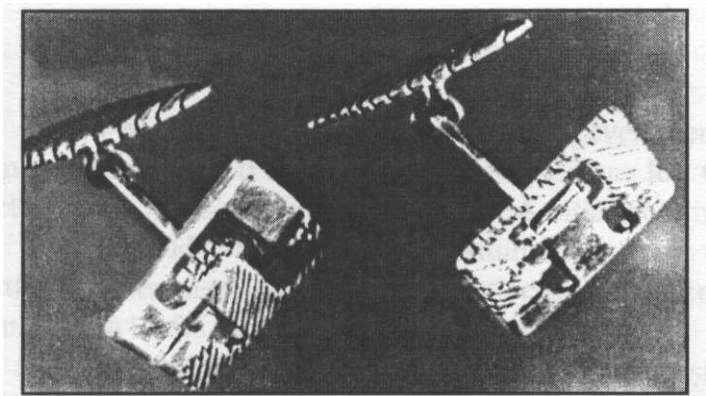
În ceea ce mă privește, rejudecarea mea s-a făcut la Cluj, în ședință secretă. Eu am intrat în sală sigur că nu mai pot fi condamnat la moarte și deci aveam ocazia de a spune în public ceea ce aveam de spus. Am refuzat apărătorul din oficiu, cerând dreptul legal de a mă apăra singur, limitându-mi-se timpul pledoariei la 5 minute. Rechizitoriul a durat 80 de minute și după el ai fi putut

crede că sunt cea mai mare canalie din istoria omenirii. Când mi s-a dat cuvântul am început cu o afirmație: „Nu-mi pledez cauza căci știu perfect că nu aveți nimic de judecat; sentința vă este dată de la București, eu o știu, și aceasta este muncă silnică pe viață. Atrag deci atenția grefei că nu-mi înregistrează apărarea mea de azi ci acuzarea dumneavoastră de mâine”. Timp de 10 minute am expus apoi toate crimele care se comit în tribunale și pușcării și am terminat spunând: „Câtă vreme cele expuse vor continua, numărul celor care, ca noi, vor prefera moartea justiției comunistilor, va crește până vă va depăși”.

Sentința a fost cea așteptată. Am refuzat iarăși să fac recurs, dar iarăși a făcut recurs procurorul. După o săptămână mi s-a notificat că la Curtea Supremă din București a fost judecat, din nou în lipsă, recursul procuraturii pentru „periculozitate”, Curtea a casat din nou sentința și rejudecând în fond m-a condamnat din nou la moarte, de data asta fără recurs. Am refuzat cererea de grațiere și am fost luat într-o dimineață de la penitenciarul județean și dus la Securitate, într-o celulă mortuară, înaltă de 60 cm, adâncă de 2 m și lată de 70 cm. Aici am stat două zile, după care, noaptea, la ora 2:00, am fost suit într-un ZIS, cu un locotenent de securitate și doi gradați, iar în urmă venea un Landrover cu alți soldați securiști. Am fost dus la Someșeni, unde sub un mal al Someșului se găsea o stație de pompare pentru grădinărie. Într-un șopron al acestei stații de pompare, păzit de patru soldați și de un locotenent, am așteptat dârdâind de frig, eram numai în cămașă, era frig și un curent teribil. Locotenentul era un tip destul de vorbăreț, care se purta foarte decent și mi-a cerut scuze că trebuie să așteptăm să se lumineze și să vină doctorul. Abia pe la orele 4 - 5:00 am auzit sus pe mal zgomotul unei motociclete cu ataș, locotenentul a plecat sus și eu am așteptat. A durat vreo 15 minute până când locotenentul și un maior securist au venit la mine, m-au

privit zâmbind, apoi maiorul mi-a citit decretul de grațiere și de comutare a pedepsei în M.S.V. Cu același ZIS am fost transportat la Aiud și depus direct la Zarea, unde am stat încă trei ani în condiții indescriptibile.

Sunt singurul supraviețuitor al acestei tragedii care a costat patru vieți omenești și singurul care poate restabili adevărul care adesea a fost deformat.



Obiecte confecționate de Tudor Greceanu în închisoare sus - butoni de manșetă din metal jos - inel de os (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)

## ***DUPĂ ELIBERARE***

### **Anii petrecuți la Institutul de Arhitectură**

Într-o viață de om sunt foarte puține evenimente umane demne de a fi reținute pentru profunzimea lor. Ca octogenar, trăiesc și acum sentimentul că întâlnirea mea în viață cu Tudor Greceanu a constituit într-adevăr un astfel de eveniment de cunoaștere, reflecții și apropiere umană fără limită bine definită.

Un om subțire, fin, purtător a 17 fracturi în corp și a 16 ani de temniță grea, în care timp a fost condamnat la moarte, scăpând printr-un miracol.

Acesta ar putea fi pe de altă parte și certificatul de noblețe al lui Tudor Greceanu. Cred și acum că livretul lui militar și carnetul de zbor, cu luptele câștigate în aer, poate constitui pentru tineri un reper, demn chiar și de muzeul istoriei veteranilor.

Scăpat de închisoare, caută un loc de existență cât mai independentă, greu de obținut pentru categoria TUDOR GRECEANU în anii 1969 - 1970. Îmi amintesc ca acum reflecția rectorului nostru de atunci, arhitect Ascanio Damian, reflecție pentru care l-am iubit: „Un Greceanu nu poate fi, cu trecutul lui, decât un om întreg; îl angajăm”.

Așa a început o colaborare de mai mulți ani, în care timp i-am acordat libertatea dorită și de care îmi amintesc acum cu tristețe, fiindcă totul aparține trecutului. Din nimic, dar absolut din nimic, a imaginat și a creat un laborator de structuri, unicul în istoria Institutului de Arhitectură, în care multe generații și-au materializat căutările pe machete și încercări. Neobosit, deschis, talentat șurubar, a imaginat și a lărgit drumul creației arhitecturale la frontierele subtile ale arhitecturii cu ingineria structurală.

Din păcate acest laborator a dispărut odată cu Tudor Greceanu, demonstrând o dată în plus că nimic nu capătă permanență în timp fără o dăruire nelimitată a omului. Cei care l-au urmat nu au posedat această dăruire.

În consemnările veteranilor, publicate în ultimii ani, apar și povestirile lui Tudor Greceanu, în care se citește toată splendoarea modestiei umane care l-a caracterizat. Mă închin în fața acestei personalități deosebite și unice, cel puțin pentru modul meu de a judeca oamenii și lucrurile.

### **Alexandru Cișmigiu**

Profesor, veteran al Regimentului 3 Artilerie G - Galați

### **De vorbă cu comandorul Tudor Greceanu<sup>46</sup>**

Am peste 6000 de ore de zbor la activ. Există un roman al lui Kessel intitulat „Mermoz”. E vorba acolo de unul din marii aviatori ai lumii. Mermoz a murit traversând Atlanticul pe linia Paris-Dakar-Natal. În timpul acestei traversări a rămas în pană de motoare. Îl avea ca mecanic de bord pe un oarecare Charlier, care era și radiotelegrafist, iar Charlier a transmis: „Ne-au lăsat ambele motoare, Mermoz continuă zborul”. N-a mai ajuns niciodată. Mermoz a murit având 8200 de ore de zbor, nu în timp de război sau pe un avion de vânătoare, ci pe avioane de linie. Eu am zburat în vreme de război, pe avioane de vânătoare, până și pe Mustang-ul american. Am avut 6000 de ore de zbor în doar cinci ani. N-a fost ușor.

\* \* \*

---

<sup>46</sup> Tudor Greceanu - "Comuniștii n-au mai avut nevoie de un zburător ca mine" în "Memoria", nr.23, martie 1998, p.l 10-111

Nu mi-am pierdut niciodată nici un coechipier, n-am pierdut niciodată vreun avion de sub protecție. Mi-am făcut meseria. Avionul nu m-a lăsat niciodată, atunci când l-am solicitat mi-a răspuns ca un prieten. Eram îndrăgostit de el și mi se rupea inima ori de câte ori am fost nevoit să sar cu parașuta și să abandonez unul. Mi s-a întâmplat să cer în scris ca un avion să nu fie trimis în revizie pentru că merge perfect, deși existau limite de ore după standardele aviației. Când, în 1945, se punea problema ca fabrica IAR să omologheze probele pentru Messerschmitt-ul 109G, am cerut să fac proba de ruptură pentru el, adică să-l încerc până la rupere și mi-a părut teribil de rău pentru că avionul nu s-a rupt, dar s-a deformat în așa hal încât n-a mai putut fi folosit. Nu-mi venea să mă despart de avion.

\* \* \*

Unul din aforismele generalului Jienescu (mai târziu subsecretar la Aviație) era că „marele secret în aviație este să durezi”. Din 6.000 de ore de zbor, din peste 20.000 de zboruri, niciodată două n-au fost identice, nici măcar un tur de pistă nu e același cu cel care îl urmează sau cu cel care l-a precedat. Există întotdeauna neprevăzutul. Avionul de vânătoare este un avion cu un singur loc. Nimeni nu te poate instrui. Când ai căpătat măiestria (sau chiar mai puțin, abilitatea) de a pilota un avion de vânătoare devii un om singur. Din momentul în care ai băgat motorul în plin nu te mai ajută nimeni altcineva decât avionul și Dumnezeu.

\* \* \*

Frica este un sentiment uman. Deși se folosește sintagma „neînfricatul pilot”, oamenilor le e frică. Totul e să nu dai curs fricii, să nu acționezi în stare de panică, dar

frică ne-a fost tuturor și celor mai viteji și celor mai puțin viteji. Unii au dat curs fricii și au fost excluși, fie că au fost uciși, fie că au căzut, fie că s-au retras. Într-un război de patru ani și jumătate, pe ambele fronturi, în miile de ore de zbor pe toate aparatele care existau la vremea aceea, am reușit să nu dau curs fricii.

\* \* \*

Curajul se educă<sup>47</sup>, asta este părerea mea... Un psiholog m-ar putea contrazice. Un gen special de curaj, curajul în fața necunoscutului, se educă. Există foarte mulți oameni care n-ar trece noaptea printr-un cimitir, alții care n-ar intra noaptea într-o biserică pustie... Senzația prezenței transcendentului în jurul tău te tulbură, te temi de metafizic. Față de necunoscut ne apropiem cu o timiditate care ne pune într-o situație de inferioritate și care ne privează de mijloacele omenești de a reacționa în fața pericolului. De ce ne considerăm în pericol față de fenomenele parapsihologice? Pentru că nu le cunoaștem. De ce ne considerăm în pericol față de un inamic ce nu știm de unde poate apărea? Pentru că nu suntem în stare să ne apărăm. De ce mulți au recurs la un fel de bigotism în închisori? Pentru că nu se mai puteau ajuta cu nimic, nu mai rămânea decât intervenția transcendentă. Până și cei mai „habotnici” necredincioși ajunseseră să spună „Ajută-mă Doamne”. De ce Dumnezeu? De ce nu te ajuți singur? în spatele unei uși de oțel de zece centimetri și a zăbrelelor cât brațul de groase, bineînțeles că nu poți face nimic și nu-ți mai rămâne decât speranța unei intervenții exterioare.

Tatăl meu făcuse războiul (primul război mondial) și noi, cei trei frați, am fost crescuți din copilărie astfel încât

---

<sup>47</sup> Vlad Zografi - "Supraviețuirea morală", interviu cu Tudor Greceanu, noiembrie 1994 în "22", anul VI nr. 2, 11-17 ianuarie 1995, p. 9.

să nu ne fie frică de lucrurile pe care nu le cunoaștem... [și totuși]

În timpul războiului, traversând un cimitir noaptea, deși eram înarmat, m-am pomenit în fața unei frici ancestrale. Drumul cel mai scurt dintre oraș și aerodromul unde ne găseam traversa un cimitir. Cum mergeam pe aleea principală, m-am pomenit cu o umbră albă care traversa aleile perpendiculare odată cu mine. Știam că există echipe foarte bine antrenate de ceea ce numeam noi „partizani”. Am scos pistolul și am continuat să merg. La un moment dat, m-am oprit înainte de traversarea uneia dintre aceste alei perpendiculare. Când am traversat, această umbră albă a ieșit în drum: era un câine, chiar câinele familiei la care fusesem cazat, care s-a luat după mine și pe care l-am dus până la urmă la aerodrom.

De unde această expresie „om cu frica lui Dumnezeu”? Ori îl iubești pe Dumnezeu, ori ți-e frică de el. „Frică” pentru că are putere mai mare decât tine și te poate anihila. Ceea ce facem noi bine nu facem din pornire sau din sămânță divină, ci de frică? E o „calitate”, „om cu frica lui Dumnezeu”?

Dacă e imposibil să nu-ți fie frică de nimic (nu mă refer la cazurile patologice), poți acționa sub imperiul fricii sau poți încerca să te controlezi. Curajul este deci educabil. Poți dezerta pe front, dar îți poți și spune că, indiferent ce s-ar întâmpla, prețul este cel mult viața. Trebuie să iubești viața mai puțin, sau să fii dispus să ți-o dai, indiferent cât costă.

Și mai e un lucru care de obicei nu prea e apreciat: spiritul de competiție sportivă. Dacă eu mă bat cu un alt avion de vânătoare, poate să cadă el sau să cad eu, dar vreau să dovedesc că sunt mai bun. Intri într-un fel de competiție sportivă și atunci dispare frica. Există un lucru care ține de psihologia noastră, a aviatorilor. În timpul bătăliilor cu americanii veneau opt sute de avioane de bombardament însoțite de alte cinci sute de avioane de



vânătoare, de o calitate comparabilă cu cea a avioanelor noastre. Noi decolam cu zece avioane. Ce șanse aveam? Nici una. Decolam pentru că, așa cum a spus Șerbănescu și am făcut cu toții, în România nu trebuia să se intre ca într-un sat fără câini, indiferent dacă pentru asta trebuia să cădem cu toții. Era o chestiune de mândrie, de mândrie a uniformei, de jurământul depus în fața Regelui și comandanților superiori ai armatei, de demnitate personală și de educație. De aceea n-am plecat din țară după 23 august, cu toate că aveam cel mai rapid avion din lume și puteam pleca oricând. N-am vrut să fug din fața inamicului – nu din eroism sau din donquijotism... N-am fost considerat util aici, oare aș fi fost util în altă parte? Poate că da, nu știu... dar n-am vrut să plec.

Educarea curajului trebuie începută foarte devreme, altfel atavismul își spune cuvântul. Cu toții avem în sânge frica. Am cunoscut un ofițer, Penescu, dublat de un subofițer coechipier, care s-au dus cu avioanele bune, sănătoase și au aterizat în teritoriul rusesc. Când au venit înapoi, au venit, bineînțeles, cu Divizia „Tudor Vladimirescu”. Nici vorbă să fie comuniști, dar le-a fost frică. Am cunoscut însă și cazul unui alt căpitan, Țucu Berceanu, instructor de zbor, pe care îl avusesem la școala de piloți de vânătoare de la Ghimbav, un băiat de o inteligență sclipitoare, care s-a dus la comandantul grupului, când eram la Stalingrad, și i-a spus: „Domnule comandor, nu mai pot zbura”. „De ce mă Țucule?”. „Mi-e frică. Mi-e frică atunci când ridic roțile de pe pământ. Nu mă obligați să mă fac de râs. Poate că am nevoie de un concediu, poate că nu sunt bun de luptător, chiar dacă sunt bun de pilot. Există multe asemenea cazuri. Vă rog să luați măsurile pe care le credeți de cuviință: dați-mă în judecata Curții Marțiale, trimiteți-mă în țară sau împușcați-mă. Nu mai sunt în stare să decolez cu sânge

rece". Și a venit în țară. După două luni, am aflat de moartea lui ca încercător de avioane, la Brașov. S-a ciocnit cu un alt avion la decolare. Îi fusese frică, dar a avut cinstea și corectitudinea s-o spună. Alții n-o spun, dar acționează.

În închisoare, frica este o stare permanentă și este frica cea mai abjectă. Este frica foamei, a mizeriei, a bății, a umilinței, ești descalificat uman.

Când am refuzat recursul și grațierea eram convins că am să mor, că într-un fel oarecare mă vor lichida. Cui să-i cer recurs? Celui care m-a condamnat? Când m-au dus la stâlp, am crezut că mă vor executa. Șeful plutonului de execuție, un locotenent major, m-a întrebat dacă am ceva de transmis familiei și i-am răspuns că n-aveam absolut nimic de transmis, familia nici nu știa că mai trăiesc.

Fiecăruia îi este frică de ceva. Unii sunt victimele propriului refuz al fricii, al propriului curaj, care este o veșnică luptă psihologică între ceea ce suntem și ceea ce am putea deveni sub imboldul fricii. În luptele cu rușii, unde am fost mereu în inferioritate numerică, doi contra douăzeci, acționam mai puțin sub imboldul fricii, pentru că aveam superioritatea avionului, ceea ce nu s-a întâmplat cu americanii, când superioritatea numerică era de 1 la 30 - 40 și nu mai aveam superioritatea aparatelor. Atunci recunosc că de multe ori trebuia să ne învingem frica. Odată am fost doborât:

La o altitudine de 11.000 de metri, un proiectil exploziv m-a lăsat fără instalația de oxigen. La o asemenea altitudine, fără oxigen și fără presiune, de obicei te cureți. Am avut senzația că instrumentele de bord, busola, vizorul de tragere, cabina, atmosfera, totul devine roșu. Mi-am pierdut cunoștința. Nu știu ce s-a întâmplat. Presupun că am avut un moment de revenire când m-am apropiat de sol. Avionul a fost găsit pus pe burtă, or, a pune un Messerschmitt pe burtă nu e o treabă ușoară. M-au găsit niște ciobani, care crezând că sunt american, au tăbărât cu

topoarele pe mine. Din fericire, unul dintre ei era de la artileria antiaeriană de protecție a Ploieștiului și văzând că avionul are tricolorul pe coadă, și-au dat seama că sunt român. M-au suit pe o motocicletă cu ataș și m-au dus la Spitalul Militar din București. Am stat trei zile cu plămânul plin de sânge. Am plecat din spital cu complicitatea unei surori, am stat un timp într-o casă de odihnă la Marina Știrbei și am plecat și de acolo pentru că aflasem că în fiecare zi se curățau trei-patru de-ai noștri și, în acest ritm, ne-ar fi curățat pe toți. Știam că era nevoie de mine. La început Șerbănescu mi-a interzis să zbor și, insistând, am obținut autorizația să zbor, dar să nu vin la program. Se primeau aviatori lipsiți de experiență, cu doar patru ore de zbor pe Messerschmitt.

\* \* \*

Așteptând alarma, piloții stăteau în camerele lor, pe afară, jucau cărți, șah, table, citeau. Când se apropia ora obișnuită a alarmei, în jurul orei 11:00, vedeai cum fiecare începe să-și părăsească ocupația. Cel care juca șah dădea piesele la o parte, cel care juca table arunca zarurile, cei care citeau închideau cartea. Toți deveneau nervoși. Era momentul de panică. Când se dădea prealarma, atunci când ni se semnala decolarea avioanelor de la Foggia, începeam să ne îndreptăm spre avioane. Mă uitam în jurul meu: Panaite, Lungulescu, Chirvăsuță, Mucenica, Mălăcescu... Care dintre ei nu va mai veni? Nici nu mă gândeam la Șerbănescu. Ne legam în avioane pe îndelete, mecanicii ne tratau ca pe niște bolnavi, de aceea dacă vedeau că scoți din buzunar o țigară, zece mâini îți ofereau foc, dacă cereai apă, zburau douăzeci de inși să-ți aducă. Ne considerau condamnați. Aveam un mecanic, Dogaru, care îmi spunea: „Domnule căpitan, să veniți!”

Unii erau superstițioși, nu se lăsau fotografiați pentru a nu apărea în revista „Aripi românești”: „Ultima fotografie

a lui Mălăescu la plecare!”... Când se trăgea racheta roșie cu trei stele, care indica decolarea, dispărea frica. Începeam să lucrăm ca niște automate foarte bine reglate.

De fiecare dată când aterizam, întrebam cine n-a venit încă. Stăteam cu ochii pe ceas. Îmi ziceam că îşi depăşise limita de benzină. Aşa au căzut Şerbănescu, Panaite şi alţii...

\* \* \*

Când mi-am făcut dosarul de veteran de război, mi s-a spus că nu se ia în considerare timpul în care n-am fost efectiv pe front. Dar noi am pierdut cei mai mulţi şi cei mai buni piloţi în apărarea patriei şi nu în Rusia.

La Aiud am avut deziluzia de a vedea cum mari generali, ofiţeri, profesori, şefi de organizaţii, în momentul în care îşi rupeau chietudinea de toate zilele a porţiei de arpacaş, ezitau. Din nenorocire, instinctul de conservare este de multe ori mult mai puternic decât cultura, educaţia şi alte virtuţi. Dispoziţiile temperamentale sunt cu totul altceva decât caracterul. Caracterul se educă, cu dispoziţiile temperamentale te naşti. Oameni învăţaţi se pot forma într-un număr de ani, începând din şcoală, trecând prin liceu, facultate, doctorate... Dintr-un cioban poţi face un om cult. Este, de exemplu, cazul lui Grigore T. Popa sau al lui Fichte. În schimb oameni buni nu se pot fabrica, aici e vorba de o dispoziţie temperamentală cu care te naşti. Nu poţi fi rău şi să devii bun, e o dispoziţie temperamentală pe care n-o poţi educa. De aceea, oamenii buni sunt mult mai rari decât oamenii culţi. Sunt nepreţuiţi.

Noiembrie 1994

\* \* \*

Cea mai importantă deosebire<sup>48</sup> dintre patologia individuală și cea a popoarelor este că pentru indivizi sfârșitul stării de boală este sau însănătoșirea sau moartea. La noroade aceste alternative nu există, iar poporul care nu reușește să se însănătoșească, nici cu ajutorul (interesat, e drept) al popoarelor sănătoase devine un purtător de germenii care îi îmbolnăvește fără scrupule pe cei sănătoși și perpetuează, uneori pentru sute sau chiar mii de ani, virusul care i-a mâncat existența, i-a distrus progresul, dăinuirea, libertatea, creativitatea, istoria și viitorul. Totalitarismul este una din aceste boli. O caracteristică a ei este tendința de autovictimizare, arătând cât de nedreptătită este ea de cei sănătoși, cât rău îi fac aceștia, și prezentând boala ca pe un viitor fericit al omenirii. Pentru ea nu există morală afară de cea a interesului propriu puterii. În afara acestuia, minciuna este lege supremă, iar spionajul și furtul – virtuți.

În perioadele de boală acută popoarele suferă, reacționează după puterea pe care le-o conferă propria structură psihic-morală și propria tradiție istorică, apoi se lasă cuprinse de boală, se deformează, renunță, se supun, acceptă boala ca normalitate și asistă indifferente la propria lor distrugere, corodare și denaturare, proclamând sus și tare fericirea lor și superioritatea bolii asupra sănătății. După câteva decenii, uneori multe, urmează cronicizarea bolii, stări acute și crize succesive, în care popoarele se imbecilizează, anormalul devine normă, reacțiile sunt anulate prin inutilitatea lor, iar societatea bolnavă acceptă delațiunea, trădarea, furtul, ura, minciuna, falsul și crima drept morală superioară de stat, iar adevărul, cinstea, bunăstarea și corectitudinea drept prejudecăți dăunătoare menite să ducă omenirea la pieire.

---

48 Liana Petrescu – Interviu cu Tudor Greceanu, excerpt din manuscrisul inedit "Patologiile istoriei și convalescențele omenirii", 23 iulie 1993, în "Cotidianul" Internațional, supliment de politică externă, anul V, nr. 2, 30 iunie 1995.

Când mizeria generalizată, foametea, dezastrul economic, izolarea și decimarea duc la prăbușirea zgomotoasă a puterii, societatea bolnavă intră într-o convalescență de mai multe decenii, dacă nu de secole. În această lungă perioadă popoarele pot dispărea ca istorie, țări, rol social și cultural. Boala însă, nu!

„... Dacă normele moralei creștine<sup>49</sup> spun în mod lapidar și nesatisfăcător că omul trebuie să facă bine, aceasta nu este întotdeauna posibil, căci... ce este bine? și ce nu este?... Adesea este foarte greu sau chiar imposibil de distins cu anticipație căci finalitățile scapă unui examen sumar. A face bine este un lucru extrem de subiectiv. Ce ți se pare ție bine sau rău într-o anumită împrejurare poate fi rău sau respectiv bine dintr-un alt punct de vedere sau văzut de altă persoană. Putem foarte ușor lua drept bine ceea ce la un examen mai aprofundat apare ca rău sau foarte rău și viceversa. Asta nu neapărat dintr-o lipsă de maturitate a gândirii, ci din cauza unei dualități a noțiunii în funcție de unghiul din care este privită.

Viața sau experiența ne învață că nu trebuie să ne mulțumim cu aspectul superficial, exterior al lucrurilor, cum ar fi a aprecia un magazin după vitrină sau o femeie după rochie și după fard. Numai încercând să aprofundăm lucrurile (nu toată lumea își dă această osteneală) reușim, câteodată, să găsim adevărata valoare a lucrurilor și să putem discerne, obiectiv, ce este într-adevăr bine și ce este rău. În închisoare, având destul timp la dispoziție, încercam întotdeauna, după prima estimare și etichetare, să pătrund mai adânc în miezul lucrurilor și în felul acesta am ajuns câteodată la rezultate surprinzătoare.

La fel și noțiunea de „om bun” și „om rău” își păstrează aceeași subiectivitate în funcție de persoana care face această apreciere sau care pune această etichetă său” în funcție de ușurința cu care este pusă această

---

49 Fragment dintr-o scrisoare adresată prin anii 1987-88? unui fost coleg de liceu (Liceul Internat - Iași).

etichetă”.

## **EVOCĂRI**

Istoria aripilor românești<sup>50</sup>, în cel de-al doilea război mondial s-a scris la Prut, la Dalnic și Tătarca, pe câmpiile înghețate de la Stalingrad, la cotul Donului, la Taganrog, Mariupol, la Stalino și în pustietățile Nicolaevului și apoi spre vest, contra unei alte dictaturi în Ardealul românesc, pe câmpiile Tisei, în munții Tatra, în Slovacia și până la căderea ultimului stindard al dictaturii.

Și unde sunt cei ce au scris această istorie cu sângele lor? Unde sunt Vătămanu, Lungulescu, Popișteanu, Vasiliu, Vincă, Manoliu, Condruț, Igescu, Șerbănescu, Panait și alții, atâția alții, toți cei care au pornit în acea memorabilă zi de 21 iunie 1941, a căror aripă s-au frânt într-o luptă inegală pentru o libertate ce n-au obținut-o și o glorie pe care epigonii ariviști au transformat-o în uitare și nepăsare.

Vai de neamul care-și va uita eroii, a spus Socrate. Noi, cei din ce în ce mai puțini, cu care plan la plan am fost în lumina orbitoare a cerului albastru, dar și braț la braț cu moartea în lupte, noi nu-i vom uita niciodată; noi ne-am făcut un titlu de mândrie de a fi alături de ei, de a fi ca ei. Ca un Popișteanu, ca un Șerbănescu și ca mulți alții. Și respectul nostru pentru jertfa lor va continua să ardă ca o flacără până când, rând pe rând ne vom stinge și noi.

Trăim încă o epocă a imposturii, a renegărilor și falsificărilor de tot felul, dar memoria neamurilor nu poate fi niciodată stinsă. Și va veni vremea să se scrie istoria aceluia episod glorios din istoria aviației române, când în

---

50 Pagină scrisă de comandorul Tudor Greceanu câteva luni înainte de moartea sa, cu sentimentul de amărăciune că nu regimul potrivit, care nu avea nimic de a face cu patria, ci însăși țara pentru care au dat ce era mai bun în ei, pentru care au luptat și au murit acești adevărați eroi, lasă acum voit să se așterne peste ei uitarea și indiferența (notă Martha Greceanu).

cel de-al doilea război mondial această mână minusculă de luptători s-a bătut cu cele mai mari aviații din lume. Dacă noi, cei ce mai suntem încă aici, dacă dumneavoastră cei mulți pentru care ei cei puțini și-au jertfit viața, nu vom ști să cinstim memoria unui Popișteanu, unui Șerbănescu și a atâtor alții, nu vom avea niciodată dreptul să ridicăm fruntea în rândul popoarelor lumii și dacă nu vom avea acest drept, nu vom avea nici dreptul de a ne scrie istoria și neavând istorie, nu vom avea nici viitor.

\* \* \*

În 1930<sup>51</sup>, la București-Pipera s-a înființat sub comanda generalului Gheorghe Jienescu „Flotila de luptă” care mai târziu a devenit „Flotila I Vânătoare București-Pipera”.

În septembrie 1940 când am ajuns eu la flotilă, Jienescu nu mai era la comanda Flotilei, fusese chemat de Mareșalul Antonescu pentru subsecretariatul de stat la Ministerul Apărării Naționale, al cărui ministru era pe atunci generalul N. Pantazi.

Cu toată funcția ministerială, Jienescu nu s-a putut niciodată despărți de Flotila lui. El găsea mereu un motiv de a veni la Flotilă – fără nici un ceremonial – fie pentru a zbura pe noile și modernele avioane care începuseră a sosi, fie pentru a aduna în jurul său pe vechii și bunii piloți de soarta cărora se considera indisolubil legat, fie pentru a detecta și susține pe noii piloți de vânătoare care se dovedeau a avea vocație pentru viitor. Și din flotila I Jienescu rămăsese mai ales legat de Grupul 7 ai cărui piloți erau, cel puțin în parte, creația lui și a căror evoluție îi plăcea să o urmărească. Multe din aceste vizite la Flotilă mi-au rămas întipărite și într-un fel îl caracterizau pe omul

---

51 Fragment din cuvântarea ținută de comandorul Tudor Greceanu la înmormântarea generalului Jienescu (nota Martha Greceanu)



și pilotul Gheorghe Jienescu.

Odată, prin Martie 1941, când eram doar de câteva zile Grupul 7 sub comanda comandorului Al. Popișteanu ne-am pomenit la Flotilă pe la ora 8 dimineața cu generalul Jienescu, care merge la Leul Romanescu, comandantul Flotilei și de la el direct la Popișteanu, să-i spună că vrea să zboare pe un ME-109 E cu care fusese dotat de curând Grupul 7 Vânătoare. La aceasta Popișteanu spune:

„Domnule General, sunteți Ministru, sunteți General și eu sunt un locotenent comandor. Dați ordin și vă scot un avion. Dar nu-i de dumneavoastră. Jienescu: „Nuu, că nu există, că am zburat pe IAR 80, că am zburat pe Heinkel, că am zburat pe Hurricane”. „Foarte bine, domnule General. Scoateți un avion pentru domnul General”. S-a scos un avion din escadrila 57, zece mecanici pe el grămadă, să fie curat, frumos, că - zboară dom' General - dom' Ministru. Jienescu a chemat pe adj. șef Ion Milu și i-a cerut să-i facă cunoștință cu aparatura de bord și cu caracteristicile acestui avion foarte pretențios. Apoi Jienescu s-a legat în avion, Milu i-a închis carlinga și Jienescu a pornit.

Noi toți urmăream cu admirație și curiozitate această nouă dovadă a excepționalelor calități de zburător ale Generalului Jienescu. Dar, ajuns la teu, Jienescu n-a putut să-l pună pe direcția vântului, s-a oprit, a deschis cabina și l-a chemat pe Milu. Ne-am repezit cu toții și am auzit cea mai minunată calitate și probitate de zburător: „Fraților, luați-l, e al vostru, nu mai sunt de el”. A mai zburat desigur foarte mult, dar pe avioane mai „cuminți”.

În război Jienescu s-a achitat foarte onorabil de obligațiile poziției sale, cu o seriozitate și competență incontestabile și mai ales cu modestie. Mai târziu, după război, întâmplarea a făcut să ajung să-l cunosc mult mai bine pe Generalul Jienescu. În timpul războiului avusesem privilegiul de a fi apreciat de el. Când au venit comuniștii el a fost arestat cu toți miniștrii antonescieni. După

evadarea mea de la Aiud, am fost băgat la Zarea de la Aiud și acolo era și el. Am stat destul de mult timp cu el. Respectul reciproc pe care ni-l purtam ne-a apropiat și am avut lungi discuții în Morse. Așa am ajuns să cunosc și alte laturi ale personalității sale mai puțin cunoscute. Era un om al exactității și al adevărului istoric. El mi-a făcut cea mai riguroasă prezentare a evenimentelor dinaintea, din timpul și de după 23 august. În plus am putut observa la el anumite trăsături sufletești și omenești care mi-au explicat atunci de ce în toată campania de est noi, piloții Grupului 7, am avut inconștient senzația că cineva acolo acasă nu ne uită, chiar în perioadele cele mai grele, când credeam că nu vom mai vedea cerul patriei. Am stat împreună la Zarea până când el a fost dus la Râmnicu-Sărat și eu la Gherla.

În 1964 generalul Gheorghe Jienescu a ieșit și el din închisoare dar a murit la scurt timp.

Generalul Jienescu a fost una din figurile proeminente ale aviației românești.

\* \* \*

### *Cad ultimele stele de pe cerul patriei*

**1940**<sup>52</sup>:... La școala de perfecționare Buzău se prezentau o serie de piloți, o mică parte ofițeri de carieră de pe la toate flotilele din țară, dar cea mai mare parte (în acel an) piloți civili cu recunoscute calități profesionale, propuși pentru a deveni piloți de vânătoare, atunci când în Europa începuse să bântuie fantoma războiului declanșat de Hitler, iar România nu avea nicio șansă de a nu fi angrenată, mai ales că teritoriul țării fusese sfârtecat de interesele marilor puteri, ce aveau să se confrunte până la

---

52 Fiind prea bolnav pentru a-și lua singur rămas bun de la camaradul și prietenul său Vintilică Brătianu, a rugat un prieten să citească paginile sale (nota Martha Greceanu)

exterminare.

Printre acești piloți civili se aflau: Nicolae Polizu-Micșunești, Lungulescu, Ilie Vătămanu, Vintilă Brătianu, Tiberiu Vinca, Traian Dârjan, Istrăteanu, Carol Podgurski, Ștefan Grecieanu, Radu Reineck, Grigore Brezeanu, Andrei Marulis, Nicolae Logoteti Sculi și mulți alți semize ai aripilor românești de mai târziu.

Azi suntem aici o mână din cei de ieri, veniți să cinstim memoria unuia din cei mai buni, mai cinstiți dintre noi, Vintilă Brătianu (Vintilică).

Fiul marelui patriot Vintilă Brătianu și al lui Lia Brătianu, Vintilică, a fost în război pilot de vânătoare și nu pilot de duzină, ci unul din cei mai buni pe care i-a avut țara.

Am făcut războiul alături de el, împreună am tăcut în fața minunii de frumusețe de deasupra norilor, cu respectul și umilința intrușilor în taine ce n-au fost destinate decât păsărilor. Amândoi adesea am tresărit la apariția roiurilor dezordonate ale inamicului și plan la plan ne-am angajat în lupte inegale, din care numai calitatea avionului și luciditatea ne-a mai adus să simțim iarba aerodromului sub roți la aterizare.

Apoi au început să cadă stelele. Primul a fost Vătămanu, apoi Lungulescu, apoi iubitul nostru comandant Popișteanu și în continuare Vincă, Dârjan și alt iubit comandant - Șerbănescu, apoi Manoliu, Vasiliu și mulți alții a căror memorie este cu perseverență ștearsă sau voit uitată și aici vreau să mă adresez celor de mâine, celor care acum ridicați fruntea spre soare: *Plecați-vă capul cu respect și iubire* în fața faptelor și memoriei acestor *giganți* la ale căror virtuți, fapte și sacrificii viitorimea să nu privească decât cu evlavie și sfială.

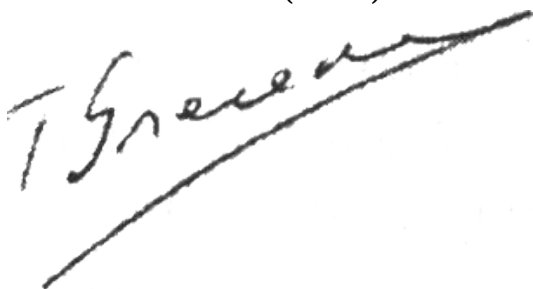
Vintilică Brătianu a fost cel mai generos, mai cald și mai apropiat prieten și camarad pe care și-l poate dori orice om în viață. Plin de o modestie adevărată și nu de paradă, perfect disciplinat, patriot până la jertfa supremă,

eu am avut ocazia să constat cum în situații limită, fără ezitare, și-a sacrificat *interese majore*, pentru a putea să-și facă datoria pe care și-o asumase față de țară, de aviația de vânătoare Română și de camarazii de arme și de cer, cu care își împletise viața până la interdependență.

Adio scump prieten și camarad de luptă. În curând vom suna adunarea și vom alinia completă Escadrila 56 din Grupul 7 Vânătoare - Flotila I - București-Pipera.

Căpitan Comandor în retr.

Tudor Greceanu (Dido).

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'T Greceanu', with a long, sweeping horizontal stroke underneath it.

\* \* \*

Dacă există un simbol al vieții, al abnegației, al dăruirii de sine și al iubirii de țară, acesta este sigur pentru aviația de vânătoare neuitatul nostru camarad și comandant Alexandru Șerbănescu (Sandu).

Nu voi aprofunda aici nici biografia lui, nici faptele lui de arme - le-au relatat alții pe larg înaintea mea Vreau numai să spun că noi, cei care l-am cunoscut și am zburat cu el, l-am iubit și l-am stimat. Acest om venit la noi din altă armă (Vânători de munte), datorită calităților sale excepționale s-a putut integra în tagma aviatorilor cu mare ușurință și pe front în momente de mare cumpănă a știut să preia comanda grupului, rămânând alături de camarazii lui ca un frate mai mare, ca cel care avea toată răspunderea grupului și cel ce trebuia să ia hotărârile

vitale.

Noi cei care am rămas suntem prea puțini și fără glas ca să vă spunem excepționala poveste a celui ce a fost Alexandru Șerbănescu.

\* \* \*

Adjutantul Tiberiu Vinca<sup>53</sup> a fost unul din cei mai buni piloți pe care i-a avut aviația română în cel de-al doilea Război Mondial. Acest ardelean mărunț din Bințiți, satul lui Aurel Vlaicu, a fost unul din eroii de la Stalingrad, a fost printre cei care au avut cele mai multe victorii aeriene (avioane doborâte și omologate). Era singurul din aviația de vânătoare în stare să atace „cu raza de soare”, profitând de acea fracțiune de secundă a orbirii inamicului. Dar curajului lui nebunesc i-a plătit tribut viața; a fost doborât în 1941 la Odessa de un bombardier. Dorind să-i salute pe „Fritz-i”, Vinca s-a apropiat nepermis de mult de ultimul bombardier german și un mitralior fricos a deschis focul...

\* \* \*

În anul 1993<sup>54</sup> inginerul Eugen Popișteanu – vărul comandurului aviator Alexandru Popișteanu, lua legătură cu 6 piloți încă în viață din celebrul Grup 7 Vânătoare (Vintilă Brătianu, Ion Dicezare, Tudor Greceanu, Nicolae Burileanu, Ion Simionescu, Ion Popescu – Oiță), pentru a-i ruga să evoce din amintirile lor câte ceva despre personalitatea și activitatea vărului său, comandantul Grupului 7 Vânătoare, așa cum l-au cunoscut ei, de când

---

53 Cătălin Bădulescu interviu cu Tudor Greceanu în “Tinerama”, 5-11 noiembrie 1993

54 Text Martha Greceanu.

au intrat în grup și până în ultima zi a vieții sale când, într-una din crâncenele încăierări aeriene în cerul Odesei, pilotul Alexandru Popișteanu a căzut în luptă eroică, la 21 august 1941. Spun pilotul, căci în acea zi fatală nu a căzut comandorul, nu a căzut comandantul grupului, ci a murit pilotul luptând cot la cot cu camarazii săi, piloții Grupului 7.

Evocările lor înregistrate pe bandă audio mi-au fost încredințate de Dl. Eugen Popișteanu în vara anului 2002, cu sugestia de a le introduce eventual în ediția a doua a cărții fratelui meu, „Drumul celor puțini”. Și iată cum în capitolul „Evocări” dedicat cinstirii și comemorării camarazilor și comandanților căzuți pe front, mărturiile acestor câțiva piloți din Grupul 7 Vânătoare fac să reînvie din câteva trăsături figura și personalitatea complexă a comandantului lor, nu întotdeauna înțeleasă, dar întotdeauna iubită și respectată de subalternii săi<sup>55</sup>.

\* \* \*

La 1 septembrie 1940, când am ajuns la Flotila 1 Vânătoare București – Pipera, începe Tudor Greceanu amintirile sale, flotila era comandată de comandorul Fătulescu și comandanții de grupuri erau Gheorghe Miclescu la Grupul 5, Georgescu la Grupul 2 și Alexandru Popișteanu la Grupul 7. Nu prea știam multe lucruri din evoluția lui Alexandru Popișteanu până în momentul când l-am cunoscut eu (1 septembrie 1940).

---

<sup>55</sup> Am ales dintre piloții solicitați să evoce amintirea comandorului Alexandru Popișteanu numai pe acei ale căror evocări erau strict legate de personalitatea comandantului lor și numai pasajele care au contribuit la întregirea figurii și personalității comandorului aviator Alexandru Popișteanu.

Un set de benzi audio conținând înregistrările originale a amintirilor celor șase piloți menționați mai sus se află în păstrarea Muzeului Național de Istorie a României (notă Martha Greceanu).

Știam din auzite că a făcut diferite cursuri, perfecționări și specializări în Franța, Anglia și Italia, obținând brevete de pilot de vânătoare în toate aceste țări, că a participat la mai multe raiduri și concursuri, atât în țară cât și în străinătate, și că în 1938 a câștigat împreună cu Florică Lăzărescu Cupa „Carol” pe Potez 25 (Regularitate, viteză și parcurs în turul României pe itinerar fixat în circuit închis)<sup>56</sup>.

Când am venit eu la Flotila 1 Vânătoare, comandorul aviator Alexandru Popișteanu era de curând numit comandant al nou înființatului Grup 7 Vânătoare dotat cu Messerschmitt 109 E care veneau din Germania în urma comenzii făcută de Regele Carol al II-lea. Aparatele ne veneau cu trenul, demontate, și se asamblau la A.S.A.M. Pipera.

Se completaseră deja pentru Grupul 7 Vânătoare 2 escadrile 57 și 58 cu personal navigant și cu avioane, urmând să mai sosească avioane pentru a treia escadrilă 56, iar piloții flotilei făceau trecerea pe acest tip de avion, care cam speriasse pe mulți din cauza intoleranței lui la orice greșală, stângăcie sau nesiguranță de pilotaj.

Venit proaspăt în Flotilă eram în curs de antrenament pe Heinkel 112 la Grupul 2 al lui Miclescu, escadrila lui Marin Ghica, și consideram Me 109 E ca fiind ultima creație a tehnicii aviației. Auzisem multe despre el în ceea ce privește performanțele sale de război dar știam că avea o sumă de particularități îndeosebi la decolare, care făceau să fie de temut. Foarte multe Me 109 au fost accidentate la decolare.

La 1 martie 1941 au venit la Pipera avioanele pentru a treia escadrilă, 56, a grupului și pe panoul de afișaj al Fotilei a apărut lista piloților ce urmau să încadreze

---

<sup>56</sup> Șef de promoție al *Școalei de Război* din București, este trimis pentru specializare la Școala de Război din Paris împreună cu comandorul Nicolae Grigor, tatăl renumitului pianist Dan Grigore (notă ing. Eugen Popișteanu)

această escadrilă și spre marea mea surprindere eram și eu. Destul de speriat, căci mă consideram prea puțin antrenat pentru Me 109 – m-am pomenit prezentându-mă la Grupul 7 Vânătoare, bineînțeles, la comandorul Popișteanu. M-am dus acolo însoțit de o sumă de piloți de la Grupul 5, printre care Vintilă Brătianu, Radu Reineck, Mălăcescu, Mucenica, Panait, Iolu și alții. Și era și Lungulescu cu noi, care era subofițer de rezervă. Adunați în fața birourilor escadrilei 56, îl așteptam pe Popișteanu (nu încăpeam toți în biroul lui). Am fost lăsați să așteptăm puțin – ca să ne roadem frâul – după care a apărut comandorul Alexandru Popișteanu. Destul de mic de statură, îndesat și cu o eternă cravașă în mână.

Ne-am prezentat pe rând, militărește, iar Popișteanu a dat mâna cu fiecare, după care a luat-o de la început<sup>57</sup>.

- Cum zici că te cheamă?

- Am onoarea să mă prezint, adjutant Lungulescu Gheorghe.

- Lungulescu? Lungulescu? N-am auzit niciodată așa ceva. Ce-i aia Lungulescu? Și dumneata vrei să fii pilot pe Messerschmitt? Lungulescu și Messerschmitt? Păi nu vezi că nu se potrivește, mă? Pe vremea mea în aviație erau Oculeanu, era Romeo Popescu, era Popișteanu. Da' Lungulescu? Lungulescu pilot de vânătoare? Treaba dumitale, treaba lui Romanescu, în definitiv. (Romanescu ajunsese comandant de flotilă după plecarea lui Fătulescu). Bine dom'le, foarte bine. Dumneata – cum te cheamă?

- Domnule comandor, am onoarea să mă prezint, sunt sublocotenent Vintilă Brătianu.

---

<sup>57</sup> Episodul a mai fost relatat pe larg în capitolul "Înainte de război", dar Tudor Greceanu îl repetă și în această evocare fiindcă așa au făcut cunoștință cu comandantul lor piloții din Grupul 7 Vânătoare și fiindcă îl caracteriza bine pe Popișteanu, care vroia să-i ambizioneze de la început și să le schimbe gândurile de la tracul inerent primului zbor pe Me 109 E.



- Brătianu? - e, da, așa mai merge. Pe dumneata cum te cheamă?

- ... Mălăescu.

- Mălăescu? Ce-i aia Mălăescu? Și dumneata vrei să zbori pe Messerschmitt? Dumneata?

- ... Greceanu.

- Hm, mai merge. Dumneata?

- ... Panait.

- Panait. Panait? Păi spuneți și dumneavoastră domnilor, ce putem face cu Panait pe Messerschmitt? Și zice: Bine. Și acum, ce, vreți să zburăți?

- Păi - hotărârea dumneavoastră domnule comandant.

- Baaaciuuuu! Să vină maestrul Baci. Eu voi sta în birou. Nu-mi plac sinucigașii. Baciule, scoate trei avioane și încălzește motoarele, hotărâți domnilor, dintre dumneavoastră primii trei. Eu peste zece minute ies din birou și vreau să văd trei sonde ca la Moreni arzând în mijlocul aerodromului. Duceți-vă domnilor. Vreți să vă sinucideți - treaba dumneavoastră.

Ăsta era comandorul Alexandru Popișteanu. Așa am făcut cunoștință cu el.

În evoluția ulterioară a relațiilor noastre cu comandantul grupului, după impresia destul de neplăcută a primului contact, mi-am dat seama destul de repede că acest comandant de unitate, care se prezenta sub formă atât de bizare la început făcându-i impresia că are un fel de megalomanie profesională care l-ar scoate în afara relațiilor omenești, era un om excepțional; și în scurt timp ne-am împrietenit căci pentru comandantul Popișteanu subalternii erau sau prieteni (cei mai mulți) sau incapabili de Me 109 și atunci scăpa de ei în cel mai scurt timp. Era diferit de ceilalți comandanți de grupuri, foarte puțin milităros, îmbrăcat oarecum excentric cu o uniformă puțin britanică, șliț la spate, șapcă turtită... ceea ce la noi nu se

purta. Era fără discuție un om cu totul deosebit. Cu el se vorbea altă limbă decât cea obișnuită militarilor. La el motivația actelor era adesea de neînțeles pentru rutinieri sau pentru cei care nu înțelegeau că zborul nu e o profesie ci o vocație și că a fi bun în aviația de vânătoare înseamnă puțin a fi neobișnuit.

Iată de ce, manifestând un tenace atașament tuturor piloților Grupului 7, Popișteanu a reușit în timp record să constituie o unitate omogenă, bine antrenată, disciplinată, demnă, gata de luptă (pe cât putea fi vânătoarea română la acea dată).

Mai târziu am realizat că până și primirea noastră în grup, așa de neobișnuită, era bine calculată. El știa că această mână de tineri total neștiutori de ce se pregătea, el va trebui să-i conducă în luptă și șansa lor de supraviețuire era numai o stăpânire perfectă a acestui Me 109 E mult temut. De altfel, căpitanul Gheorghian, comandantul meu de escadrilă, un tip foarte bine, fiul unui profesor-doctor din Cernăuți, a fost dintre primii, care mi-au atras atenția: „Vezi, să nu te lași impresionat de ce auzi despre Popișteanu. Ai să vezi că, deși ai colegi și ai subalterni și ai superiori, ai un singur prieten în grup și acela e Popișteanu”. Și aici vreau să vă dau un exemplu în maniera Popișteanu. La un moment dat Vătămanu, pentru motive de ordine de bătaie, de mobilizare, a primit o dispoziție din partea flotilei să fie mutat la Grupul 2 Vânătoare. Noi apucasem deja să facem câteva tururi cu Messerschmitt-ul și el era din aceeași serie cu mine, venit cu câteva zile înainte. Și ordinul de trimitere a lui Vătămanu la Grupul 2 Vânătoare, la Georgescu – Stuf, a venit bineînțeles prin comanda grupului. Și Popișteanu, care era în birou, a primit ordinul flotilei, care era „Binevoiți a lua măsuri pentru ca adjutantul stagiar Vătămanu să fie mutat la Grupul 2 Vânătoare”. Popișteanu a luat hârtia asta în mână, a ieșit în gura hangarului și a strigat: „Doboșan!” – Doboșan era motociclistul, un

sergent motociclist, care era prepus special ca să îl ducă pe Popișteanu prin aerodrom. Popișteanu nu se mișca cu mașina. El mergea numai cu motocicletă cu ataș. În ziua aceea Doboșan l-a dus la flotilă. Acolo s-a dus la Romanescu. Romanescu l-a primit și Popișteanu zice:

- Am primit ordin din partea dumneavoastră să îl mut pe Vătămanu la Grupul 2.

Romanescu răspunde:

- Păi, să vezi, Popiștene, că e ordin de la Minister.

- E de la Minister? Cine? Jienescu? Imediat să se pregătească mașina, merg la Minister.

Mai târziu, de la Jienescu, am aflat ce s-a întâmplat în această întrevvedere între el și Popișteanu. Popișteanu a intrat val-vârtej în cabinetul lui Jienescu și a spus:

- Domnule Ministru, dumneavoastră ați dat ordin să fie mutați nu știu câți adjutanți între care și Vătămanu de la Grupul 7 la Grupul 2?

- Da, mă, că trebuie încadrat...

- Și cine zboară Messerschmitt-ul, domnule Ministru, dumneavoastră? Veniți și zburați Messerschmitt-ul în locul lui Vătămanu. Domnule Ministru, de la Grupul 7 vă rog nu luați pe nimeni. Dumneavoastră sunteți ministru dar eu răspund de forța de luptă a grupului, așa încât vă rog foarte mult domnule Ministru, să nu mai luați pe nimeni de la Grupul 7. Mutați de unde vreți dumneavoastră, dar de la Grupul 7 nu dau nici un om.

Ăsta era Popișteanu! Jienescu în gândul lui: „Nebunul de Popișteanu – poți să-ți pui mintea cu el?” și l-a lăsat pe Vătămanu frumușel la Grupul 7.

\* \* \*

Eu nu eram militar de carieră, intervine Vintilă Brătianu, dar când Bucovina și Basarabia ne-au fost luate, ca mulți români, nu puteam accepta să plec capul în fața

inamicului și am obținut să fiu trimis la școala de piloți de vânătoare ce se găsea la acea vreme la Ghimbav. Acolo am întâlnit câțiva elevi piloți cu care urma să fiu camarad în Grupul 7 Vânătoare. Printre ei a fost Tudor Greceanu, Ion Dicezare și adjutantul Lungulescu. Târziu, în toamna lui 1940, comandorul Popișteanu m-a primit ca pilot de vânătoare în Grupul 7, pe care îl comanda.

Grupul atunci avea două escadrile: 57 și 58. În martie 1941 am fost repartizat la escadrila 56, proaspăt dotată cu avioane Me 109 E sub comanda căpitanului Gheorghian. Flotila 1 avea avioane engleze, Hurricane și germane, Heinkel și Messerschmitt. Nefiind militar de carieră, intrarea mea în Grupul 7, datorită atmosferei create de comandantul grupului, comandorul Popișteanu, mi-a schimbat complet viziunea ce o aveam despre o organizație militară. Sunt două motive importante pentru aceasta. În primul rând, în grupul nostru nu existau vorbe ca „Hai s-o luăm mai ușor” sau „S-o lăsăm pe mâine”. Eram supuși la un antrenament extrem de riguros și instruiți fără răgaz cu ultimele metode de luptă aeriană. Ni se cerea să avem o deplină stăpânire pe avionul ce-l pilotam. Au fost câteva accidente, dar n-au avut efect asupra programului de antrenament. Comandorul Popișteanu obținuse ca un grup de piloți germani care au luptat pe Canalul Mânecii, să vină pentru a ne face cunoscută experiența lor și noile metode de luptă. Nu se discuta politică, dar aviatorii – din orice nație ar fi ei – au despre ce să vorbească. Ce m-a impresionat mai mult în Grupul 7 a fost înțelegerea și camaraderia pe care comandorul Popișteanu a știut să o împământenească între noi toți – de la ofițeri, adjutanți, armurieri, mecanici, șoferi de cisterne, la simpli soldați. Comandorul Popișteanu, sau „Popicu”, cum îl numisem, era pentru noi ca un căpitan al unei echipe de rugby.

În Grupul 7 existau și anumite reguli de comportare față de inamic. Nu trăgeam într-un om care sărea cu

parașuta, chiar dacă cădea pe teritoriul controlat de dușman. Odată doborât, pilotul nu mai era inamicul nostru.

Mare a fost mirarea unui pilot sovietic, doborât lângă Salz, în Ucraina, când Dan Scurtu l-a invitat să mănânce cu noi.

În încheiere, cred că următoarea experiență pur personală ar putea să illustreze strânsa legătură pe care Popicu reușise să o creeze în cadrul Grupului 7 Vânătoare. Când grupul nostru s-a mutat pe un aerodrom din Basarabia peste Nistru, la Tiraspol, Popicu m-a chemat în cortul de comandă și mi-a comunicat că din ordinul Ministrului aviației, Generalul Jienescu, trebuie să mă întorc imediat la București. Mi-a pus la dispoziție avionul de legătură al grupului. Ajuns în aceeași zi la București, am fost să-l văd pe unchiul meu, Dinu Brătianu, care mi-a spus că armata română n-are ce căuta dincolo de Nistru. I-am răspuns că avea deplină dreptate, dar în caz că nu va putea aduce tot Grupul 7 înapoi pe teritoriul României, eu nu pot să-mi părăsesc camarazii de luptă. A doua zi la opt dimineața, Ministrul aviației, Generalul Jienescu, m-a primit. În seara aceleiași zile eram înapoi la Tiraspol, cu echipa lui Popicu.

\* \* \*

Odată, fiind în deplasare la Râmnicu Sărat, își reia firul amintirilor Tudor Greceanu, la ora la care seara de obicei plecam de pe aerodrom, fiecare la cantonamentul pe care îl aveam, am văzut o mașină DKV care venea spre comandamentul grupului, un cort Manfred Weiss. Din mașină au coborât două persoane: locotenent comandorul Landmann, comandantul grupului 5 Heinkel 111 bombardament și aghiotantul lui, locotenentul Puiu Monciu, care au intrat în cortul lui Popișteanu. Popișteanu a spus să așteptăm până ne dă el ordin de plecare. Am stat cea o jumătate de oră și în sfârșit vedem că vine

aghiotantul lui Popișteanu, un boxer de meserie, care era sergent și care ne spune: „Domnul Comandor a zis ca tot personalul navigant să se adune aici în cort”. Ne-am dus cu toții la cort, bineînțeles destul de contrariați de această întârziere, și când am intrat, am văzut acolo pe Popișteanu în picioare, în dreapta lui Landmann, comandantul Grupului 5 bombardament și în stânga Puiu Monciu, adjutantul lui Landmann.

Popișteanu a cerut liniște și apoi a anunțat solemn:

- Domnilor ofițeri și subofițeri naviganți, începând de astăzi, 21 iunie, ora 24 sau ora 0, România se află în război cu Uniunea Sovietică. Domnul Comandor aici prezent a venit pentru a lua legătura cu noi, întrucât misiunea 1 de război va fi însoțirea grupului de bombardament Heinkel deplasat la Ziliștea. Deci până atunci noi trebuie să fim în dispozitiv pe aerodromul de la Bârlad. Nimeni nu mai pleacă acasă, nimeni nu mai părăsește aerodromul, coloana auto va fi încărcată și transportată, trebuie să avem pe aerodromul de la Bârlad benzină, muniție, stație radio, întreținere, armament, ca și când am fi acolo de când lumea. Ofițerii mecanici să-și ia măsurile convenite pentru încărcarea trenului, se va face un prim eșalon cu cisternele pentru alimentarea cu benzină, cu stația radio, cu aia, cu aia – mă rog, toată bucătăria unui grup. Acum, vă rog, fiecare la treburile dumneavoastră.

Peste vreo jumătate de ceas m-am prezentat iar la Popișteanu. Plecase Landmann, plecase Puiu Monciu. Și am zis: „Domnule Comandor, la ce oră decolăm?” „Decolăm – acum este 6 – la ora 8”. Era iunie, la ora 8 era încă lumină. Până la Bârlad făceam o jumătate de oră, așa încât nu era o problemă. „Atunci aveți timp să veniți cu mine până la mine acasă” – eu eram râmnicean-sărat, deci locuiam la mine acasă. Și i-am zis „Veniți acum cu mine, luăm o gustare, mă despart de părinți și în același timp avem ocazia să mai stăm de vorbă cu Vintilă Brătianu, cu

Rudi Reineck", care locuiau și ei la mine acasă. Popișteanu era un mare domn. Adică știa foarte bine să dea un ordin, dar știa tot atât de bine să deroge de la el. Adică dacă era cazul la un moment dat era capabil de asta, așa că a spus: „Dom'le, să pleci pe front din localitatea unde ai locuința, la doi pași, și să nu te duci acasă – nu se poate... Da, merg și eu cu tine”. (el mai fusese la noi cu ceilalți camarazi). Ei, și așa am plecat pe front pe 21 iunie, 1941.

\* \* \*

De la Râmnicu Sărat ne-am deplasat la Bârlad, își amintește Ion Dicezare. Sigur, erau o serie de probleme care trebuiau rezolvate imediat pe teren: aprovizionarea cu benzină și alimentarea avioanelor, masa pentru personalul tehnic navigant și ostașii respectivi. Pe la ora 9 seara se constată că undeva între Râmnicu Sărat și Bârlad s-a rupt un podeț și cisterna de benzină nu poate să ajungă pe aerodromul de la Bârlad. Pentru a începe o misiune ne trebuia neapărat realimentarea avioanelor. Popișteanu care era nu numai un bun aviator, un bun camarad, un bun comandant, dar era și un bun gospodar, a ordonat ca alimentarea avioanelor să se facă manual și a aranjat ca să putem lua masa pe aerodrom, aducând din oraș o serie de alimente pe care le-a împărțit fiecărei escadrile și la fel trupei. Pe la 12 noaptea, comandanții de escadrilă au fost chemați de către comandorul Popișteanu, care ținea legătura cu Statul Major al Forțelor Armatei Române și le-a comunicat că a doua zi urma misiunea întâia de însoțire a avioanelor din Grupul 5 Bombardament, în jurul orei 4 dimineața când vor trece avioanele care decolau de pe Ziliștea. Grupul 7 trebuia să fie pregătit, cu piloții în avioane, să decoleze și să însoțească acest bombardament. Totul era aranjat încât la 4, cu puțină întârziere, au trecut pe deasupra aerodromului Bârlad avioanele Grupului 5 Bombardament care veneau de la Ziliștea și primul avion

care a decolat în fruntea Grupului 7 Vânătoare a fost chiar locotenent - comandorul aviator Popișteanu.

\* \* \*

Aici, intervine iar Tudor Greceanu, aş vrea să povestesc un episod un pic hazliu, dar care îl caracterizează pe comandantul nostru Alexandru Popișteanu.

Când eram pe aerodromul de la Bârlad, la un moment dat, a venit Jienescu în inspecție și, când s-a dat jos din avionul Taifun care îl adusese, a trecut să vadă avioanele, care erau cu husele pe ele, dar roțile erau pline de noroi, datorită faptului că înainte de asta fusese o perioadă de ploi teribile. Trecuseră deja primele zile de război, căzuse Vătămanu. Jienescu a venit la cortul comandantului Popișteanu - căruia nici prin cap nu i-a trecut să iasă din cort ca să-i iasă în întâmpinare - și i-a zis: „Noroc Popiștene!” „Am onoarea domnule General”. Zice: „Dragă, am trecut să văd avioanele. Știi, ar trebui totuși mai multă grijă. Am văzut că avioanele sunt cam murdare de noroi și nu știu ce”. „Aaaa, păi domnule General, sunt foarte murdare, foarte murdare, dar n-ai văzut tot. Știți ce, haideți cu mine să scoatem niște huse de la avioane, să vedeți ce murdare sunt - de sânge, domnule General. Sunt murdare de sânge în interior. Este o neglijență nemaipomenită, domnule General. Așa încât aveți dreptate, domnule General. Dar întotdeauna scoateți husa de la avioane când vreți să le inspectați, că să știți că numai roțile nu spun nimic”.

\* \* \*

A urmat o serie întreagă de misiuni, până când a căzut orașul Chișinău care a fost ocupat de trupele terestre, intervine Ion Dicezare și Grupul 7 Vânătoare s-a



deplasat la Chișinău. Acolo, singurul comandant de pe aerodrom era comandorul aviator Popișteanu. În tot acest timp, Popișteanu era de toate: și comandant, și părinte, și preot, și prieten, și frate - pentru întreg grupul, pentru întreg personalul, fie că era vorba de ofițeri, subofițeri sau trupă. El ținea legătura cu Statul Major și Corpul Aerian la trenul Mareșalului Antonescu unde se afla și Regele Mihai și unde cu comandanții trupelor terestre, se luau deciziile pentru luptele ce vor continua. Într-una din zile, Comandorul Popișteanu ne-a chemat la cort și ne-a spus că a fost la trenul Mareșalului, că acolo s-au discutat aspectele viitoare ale frontului și s-a pus problema dacă să se meargă și peste Nistru sau trupele române să se oprească la Nistru. Dar el vroia să știe de la noi cum vedeam, ca piloți, această nouă etapă a frontului, de depășire a Nistrului, spre Odessa. Desigur, toți eram dornici să luptăm, să vedem învinsă această armată sovietică, care în 1940, în august, printr-un dictat abuziv de la Viena, datorită înțelegerilor abuzive dintre Molotov și Ribbentrop, România pierduse Basarabia și deci noi aveam de recucerit acest teritoriu. Sigur toți am fost de acord să ducem lupta până la victoria finală. În acel moment, pentru noi, victoria finală era Odessa.

În perioada când noi făceam de pe aerodromul Chișinău protecția avioanelor de bombardament, vânătoare liberă în zona frontului și protecția trupelor terestre, s-au întâmplat două cazuri deosebite. Un avion, pilotat de adjutantul Firu, a aterizat în liniile inamice. Sigur, la întoarcerea din misiune toți am fost consternați că am pierdut un camarad, dar era semnalat locul unde a aterizat și că el este în viață. Atunci, comandorul Popișteanu, cu un act voluntar deosebit, s-a suit într-un avion Focke-Wulf, și-a luat un soldat cu el, cu o armă, a solicitat să i se facă o protecție de câteva avioane de vânătoare din grup, s-a dus, a aterizat între linii, l-a luat în avion pe adjutantul Firu și l-a adus spre seară pe

aerodromul din Chișinău, în aplauzele și bucuria generală a tuturor pentru acest act deosebit de camaraderie și de frăție. În asemenea situație toți ne-am îmbrățișat și pe urmă tot Popișteanu a fost cel care ne-a adus niște șampanie franțuzească pe care o primise de la nemți și am sărbătorit evenimentul.

Nu a trecut mult timp și acest lucru s-a repetat: de data aceasta a căzut între linii locotenentul Scurtu Dan. Aceeași operațiune rapidă la care am participat și eu, dar pentru supravegherea lui Popișteanu în aer. Popișteanu - din nou - repetă ceea ce făcuse pentru adjutantul Firu, face și pentru locotenentul Scurtu Dan și aterizează, îl ia pe Scurtu și îl duce la aerodromul de la Chișinău.

\* \* \*

Existau în regulamentele militare niște prevederi în ceea ce privește obligațiile fiecărui eșalon de comandă, intervine iar Greceanu: Comandantul de escadrilă era dator să fie în fruntea escadrilei lui, iar comandantului de grup nu-i era permis să zboare decât în misiuni strategice, deci nu în cele tactice și numai în misiuni cu totul speciale, cu o patrulă de mare elită. Dar comandorul Popișteanu era atât de atașat de piloții lui, atât de trup și suflet pentru Grupul 7, atât de conștiincios în ceea ce privește îndatoririle militare că n-a ținut niciodată cont de această prevedere. Câtă vreme a trăit n-a existat misiune în care să nu fie și el. De la prima misiune de război, aceea care s-a desfășurat pentru bombardarea Chișinăului, în 23 iunie 1941, în care am plecat noi să însoțim formația comandată de Landmann și condusă de un oarecare Nagaievski, ca pisică cu clopoței, la 2000 m. înălțime adică în cea mai proastă situație în care ne puteam prezenta față de o eventuală apărare antiaeriană, și până în ziua căderii lui, n-a fost misiune la care Popișteanu să nu fie prezent.

\* \* \*

Când trupele noastre au trecut Nistrul, cucerind malul stâng al Nistrului și localitatea Tiraspol, reia Dicezare, Grupul 7 Vânătoare s-a deplasat de la Chișinău la Tiraspol. Din acest moment reacția aviației sovietice a început să fie mai puternică. De la Tiraspol mai acționam spre Odessa, în zona Rigada, Galnic și Limanul Nistrului. Eram în permanentă legătură telefonică cu trupele terestre ca să poată să ne alarmeze în momentul în care erau atacați. Într-una din zile, pe 21 august 1941, în jurul orei 4(16) eram ofițer de serviciu pe aerodrom, și am fost chemat la cortul de comandă. Comandorul Popișteanu mi-a ordonat să rămân permanent în legătură cu stația terestră, întrucât el pleacă în misiune cu o patrulă de vânătoare din cadrul grupului și în situația că va fi nevoie, eu să trimit celelalte avioane disponibile cu piloții respectivi care se mai aflau pe teren. Până în ora 6 deja decolase aproape tot Grupul 7 Vânătoare cu avioanele care erau disponibile la acea oră.

\* \* \*

Da, revine Greceanu, în acea zi comandorul Popișteanu decolase în patrulă cu căpitanul Gheorghe Constantin, coechipierul său, și cu adjutantul șef Burileanu (Moacă) și urmând la limită de benzină să fie înlocuit cu altă patrulă. Toți ascultam la stația radio de pe aerodrom conversația între piloții plecați în misiune. La un moment dat vocea lui Moacă Burileanu - avea o voce foarte puternică - care spunea: „Aarde Popicu!” Noi am intervenit rapid cu stația: „Cum dom'le, ce s-a întâmplat?” „L-au doborât pe Popișteanu” și când s-a întors Moacă am tăbărât toți: „Ce s-a întâmplat dom'le?” „Dom'le a fost o luptă unde erau foarte multe avioane IL2”, zice: „Bineînțeles, noi eram patru și ei erau vreo patruzeci și

ceva de avioane, dintre care erau niște IL 2”. IL 2-ul ăsta era un avion de asalt, foarte bine blindat „și cu IAC – un în protecție. Cam patruzeci de avioane. Și a ieșit la mică înălțime o luptă crâncenă și bineînțeles, ne-am despărțit”. „Bine mă, dar tu de ce ai plecat de lângă Popișteanu?” „Păi, zice, eu n-am plecat de lângă Popișteanu. Dar în spatele meu erau vreo patru sau șase avioane IL2 și la un moment dat am văzut cum începe să scoată fum al lui Popișteanu. Bineînțeles că au tras și în mine, dar pe mine nu m-au nimerit”. Din descrierile făcute de Burileanu și de Milu, cum Popișteanu nu reacționase de loc, și că s-a dus cu avionul în plan înclinat, drept în pământ, fără nici un fel de deviere, de încercare de a pune pe burtă, absolut nimic, noi am bănuț că a fost împușcat direct, înainte de a fi doborât.

\* \* \*

Mai târziu, după ora 7 (19), – continuă Dicezare – trupele terestre ne-au anunțat că este un avion Messerschmitt căzut undeva lângă localitatea Vasilievka și că pilotul a murit. Sigur era vorba despre avionul lui Popișteanu. Comandantul grupului 7 căzuse în acea localitate. Teritoriul în care căzuse era la inamic. Cum luptele erau în mișcare, a doua zi locotenentul Simoneta și cu sublocotenentul mecanic Marcu Gheorghe, cu mine și un soldat, am plecat cu un Ford, care era mașina lui Marcu, la Vasilievka. Am ajuns acolo, am găsit avionul, era aterizat pe burtă, cu câteva bușituri, ca o execuție corectă făcută de un pilot în situația când îl lasă motorul și trebuie să aterizeze într-un teren necunoscut. Trenul era băgat și avionul aterizat ca o barcă, în bune condițiuni pe teren. Carlinga era desfăcută, deschisă, Popișteanu nu mai era în avion. Fusese luat și dus într-un fel de biserică și pus pe o masă. Am studiat avionul. Avionul a avut câteva lovituri de mitralieră trase în spate și probabil unul din

gloanțe l-a atins, a pilotat cât a putut, dar îi mai trebuiau probabil 40 - 50 km., ca să ajungă pe aerodrom.

\* \* \*

Aici aş vrea să explic, intervine iar Greceanu, de ce corpul comandorului Popișteanu a fost dus la Tighina: aerodromul nou era la Salz, care era dincolo de Nistru, unde erau coloniile germane: Baden, Mariental, Salz, în sfârșit, erau o sumă de sate dintr-astea cu denumiri germane. N-am vrut ca ceremonia să se petreacă pe teritoriu care nu era al României. Și atunci a fost adus pe aerodromul de la Gâscă la care noi mai fusesem, dar îl părăsisem ca să trecem dincolo de Nistru și așa slujba religioasă și ceremonia propriu-zisă s-a petrecut la Tighina, pe aerodromul de la Gâscă. Cu ocazia asta a venit și Regele, cu Romiță Zaharia, ofițer de cavalerie, aghiotantul lui personal și Mareșalul Antonescu. S-au ținut discursuri de către Romanescu care venise de la flotilă, de către Manoliu, comandantul escadrilei 57 și de către Gheorghian, comandantul escadrilei 56. Regele, la un moment dat a scos „Mihai Viteazul” de la el din piept și l-a pus pe sicriul lui Popișteanu. Așa încât Popișteanu a fost decorat post-mortem cu ordinul „Mihai Viteazul”. Iar Mareșalul Antonescu, în derogare de la o dispoziție pe care o dăduse tot el ca să nu se mai transporte în țară corpurile celor căzuți pe front, pentru că într-adevăr, punea o problemă foarte grea de transport, a dat ordin și Jienescu a trimis un Heinkel - nu, un Junker 52 ca sicriul lui Popișteanu să fie adus la București și înmormântat, de față cu întreaga lui familie, la Ghencea militar.

\* \* \*

La înmormântare, adaugă Dicezare, care însoțise

corpul comandorului Popișteanu, au fost prezenți atât aviatori, cât și reprezentantul Mareșalului Antonescu, Generalul Jienescu, ministrul Aerului, și alți ofițeri și demnitari, întrucât personalitatea aviatorului Popișteanu era cunoscută în largi cercuri civile și militare.

\* \* \*

Dar ceea ce aș vrea să încerc să explic, încheie Tudor Greceanu, este că dacă până atunci noi am fost „Grupul 7 Vânătoare”, ne strânsesem, ne cunoșteam, ne apreciam reciproc, știam cine este bun și cine este mai puțin bun și fiecare la ce e bun, moartea lui Popișteanu, adică dispariția asta, cu caracterul ei de definitivat, ne-a pus într-o situație în care pur și simplu nu ne mai recunoșteam unii cu alții. De ce? Pentru că nu puteam concepe războiul și Grupul 7 Vânătoare fără Popișteanu. Este exact ca atunci când ai lua puii de la o cloșcă și i-ai pune în plin câmp și s-ar găsi dintr-o dată fără cloșcă. Cine se va mai ocupa de acum înainte de noi? Ne simțeam penibil de singuri, eram părăsiți. Pentru noi, dispariția lui Popișteanu ne-a pus în fața unei situații pe care noi n-am putut-o concepe niciodată. Niciodată nimeni n-a crezut că Popișteanu va putea fi doborât. Cum n-am crezut mai târziu că poate fi doborât Șerbănescu.

Alexandru Popișteanu a fost un mare zburător, un om deosebit și prin această deosebire a lui față de ceilalți, un om care și-a atras foarte multă dragoste din partea celor care l-au cunoscut.

## ***INVENȚII ȘI INOVAȚII<sup>58</sup>***

Mintea lui ageră, sclipitoare, veșnic activă în toate

domeniile tehnice, nu s-a putut niciodată resemna la inactivitate. În închisoare, în afara cursurilor de limbi străine și de prelegerile cu o gamă largă de subiecte (tehnică, istorie, filosofie, religie etc.) el imagina tot felul de invenții și inovații, pentru care, neavând nici hârtie nici creion, trebuia să memoreze toate calculele. După eliberare, puse pe hârtie, aceste calcule au dat naștere la o seamă de invenții și inovații, din care enumerăm doar câteva:

- Mecanism de ceasornic cu mișcare uniformă și silențioasă (în baie de ulei) - brevetat cu nr. 45.501 din 14 octombrie 1966;

- Difuzor de radio - cutie de rezonanță - brevetat cu nr. 44.702 din 4 octombrie 1966;

- Aparat fluido-dinamic de propulsie și sustentare;

- Electroterapia nevralgiilor;

- Generator compresor de faze cu ardere internă în cinci timpi;

- Mandrină hidraulică independentă pentru strunguri, mașini de frezat și de găurit;

- Cap de antrenare universal;

- Cap propulsor sustentor.



REPUBLICA SOCIALISTA ROMANIA

DIRECȚIA GENERALĂ PENTRU METROLOGIE, STANDARDE ȘI INVENȚII  
OFICIUL DE STAT PENTRU INVENȚII

# BREVET DE INVENȚIE

Nr. 45501

acorda: GRECEANU TUDOR din București, Republica  
Socialistă România

pentru invenția cu titlul "Mecanism de osasornic"

conform descrierii și desenelor alăturate ( 8 file), formind obiectul  
dosarului nr. 49846 din 9 iunie 1965, ora 11<sup>30</sup>  
cu prioritate de la

Prezentul brevet se acordă pe baza legilor în vigoare, pe răspun-  
derea exclusivă a solicitanților alții din punct de vedere al noutății, poten-  
țialității, valorii, posibilității de realizare sau utilității, cit și din punct de  
vedere al exactității descrierii și desenelor, pe termenul de la 9  
iunie 1965 până la 9 iunie 1980

PRIM DIRECTOR GENERAL ADJUNCT

București, 14 octombrie 1966



Brevet de invenție acordat căpitanului aviator Tudor Greceanu în iunie 1966 (Patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României)